KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2022/1328,

annettu 30 päivänä syyskuuta 2021,

toimenpiteistä SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), jotka Italia ja Lazion alue ovat toteuttaneet Laziomarin ja sen ostajan CLN:n hyväksi

(tiedoksiannettu numerolla C(2021) 6989)

Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen

ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

SISÄLLYSLUETTELO

Sivu

1. Menettely ... 157
2. Tausta ja tutkinnan kohteena olevien toimenpiteiden kuvaus ... 158
   - 2.1 Yleinen kehys ... 158
     - 2.1.1 Alkuperäiset sopimukset ... 158
     - 2.1.2 Alkuperäisten sopimusten jatkaminen ... 160
     - 2.1.3 Laziomarin yksityistäminen ja uuden palveluhankintasopimuksen tekeminen ... 161
   - 2.2 Vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätösten kohteena olleet toimenpiteet ... 161
   - 2.3 Yksityiskohtainen kuvaus tämän päätöksen kohteina olevista toimenpiteistä ... 161
     - 2.3.1 Laziomarin ja Italian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen ... 162
       - 2.3.1.1 Julkisen palvelun velvoitteet ... 162
       - 2.3.1.2 Määrärahat ja kesto ... 162
     - 2.3.2 Laziomarin yksityistäminen ... 164
       - 2.3.2.1 Myyntimenettely ja myöntämispäätös ... 165
       - 2.3.2.2 Myyntisopimus ... 165
       - 2.3.2.3 Kansallisen tason menettelyt ... 165
     - 2.3.3 Lazion alueen ja Laziomarin välinen uusi palveluhankintasopimus ... 166
       - 2.3.3.1 Tuensaaja ... 166
       - 2.3.3.2 Reitit ... 166
       - 2.3.3.3 Voimassaoloaika ... 166
       - 2.3.3.4 Julkisen palvelun velvoitteet ... 166
       - 2.3.3.5 Korvausta koskevat lausekkeet ja myöntämispäätös ... 166
     - 2.3.4 Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ... 168
     - 2.3.5 Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet ... 168
   - 2.4 Rikkomusmenettely nro 2007/4609 ... 168
3. Menettelyn aloittamisen ja laajentamisen syyt ... 170

3.1 Laziomarin ja Italian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen ... 170
3.1.1 Altmark-tuomion noudattaminen ja tuen olemassaolo ... 170
3.1.2 Soveltuvuus sisämarkkinoille ... 171
3.2 Laziomarin yksityistäminen ... 171
3.3 Lazion alueen ja Laziomarin välinen uusi palveluhankintasopimus ... 172
3.3.1 Altmark-tuomion noudattaminen ja tuen olemassaolo ja soveltuvuus ... 172
3.3.2 Soveltuvuus sisämarkkinoille ... 172
3.4 Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ... 172
3.5 Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet ... 173
4. Italian huomautukset ... 173
4.1 Julkisen palvelun velvoitteet ja kilpailuympäristö ... 173
4.2 Laziomarin yksityistäminen ... 173
4.2.1 Laziomarin myyntihinta ... 173
4.2.2 Menettelyn avoimuus ja syrjimättömyys ... 174
4.3 Altmark-edellytysten täyttyminen alkuperäisen sopimuksen jatkamisen ja uuden palveluhankintasopimuksen yhteydessä ... 174
4.4 Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ... 175
4.5 Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet ... 175
4.6 Vuosien 2011–2019 korvauksen laskentaa koskevat säännöt ja CIPEn toimintaohjeessa vahvistettu, vuodesta 2010 alkaen sovellettu 6,5 prosentin riskipreemio ... 175
4.7 Uusi palveluhankintasopimus ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen noudattaminen ... 176
4.8 Uusi palveluhankintasopimus ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden noudattaminen ... 176
5. Arviointi ... 177
5.1 SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun tuen olemassaolo ... 177
5.1.1 Laziomarin ja Italian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen ... 177
5.1.1.1 Valtion varat ... 177
5.1.1.2 Valikoivuus ... 178
5.1.1.3 Taloudellinen etu ... 178
5.1.1.4 Vaikutus kilpailuun ja kauppaan ... 179
5.1.1.5 Päätelmät ... 179
5.1.1.6 Uusi vai voimassa oleva tuki ... 180
5.1.2 Uuden palveluhankintasopimuksen ja siihen liitetyn Laziomarin liiketoiminnan myöntäminen ... 180
5.1.2.1 Ensimmäinen Altmark-kriteeri ... 180
5.1.2.2 Toinen Altmark-kriteeri ... 187
5.1.2.3 Kolmas Altmark-kriteeri ... 187
5.1.2.4 Neljäs Altmark-kriteeri ... 190
5.1.2.5 Päätelmät ... 196
5.1.3 Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet ... 196
5.1.3.1 Alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettujen varojen mahdollinen käyttö maksuvalmiustarkoituksiin ... 196

5.1.3.2 Yksityistämiseen liittyvät verovapautukset 197
5.1.3.3 Mahdollisuus käyttää FAS-rahaston varoja maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi 197
5.1.4 Valtiontuen olemassaoloa koskevat päätelmät 198
5.2 Tuen sääntöjenmukaisuus 198
5.3 Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille 198
5.3.1 Sovellettavat säännöt 198
5.3.2 SEUT-sopimuksen 106 artiklassa tarkoitettu varsinainen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu 200
5.3.3 Julkisen palvelun velvoitteet ja korvauksen laskentaa koskevat säännöt täsmentävän toimeksiantoasiakirjan tarve 202
5.3.4 Toimeksiannon kesto 203
5.3.5 Direktiivin 2006/111/EY noudattaminen 203
5.3.6 Korvauksen määrä 204
5.3.7 Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus 206
5.3.8 Päätelmät 206
6. Päätelmät 206

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ([1]) ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. **MENETTELY**

(1) Komissio sai 23 päivänä maaliskuuta 2009, 9 päivänä joulukuuta 2009, 21 päivänä joulukuuta 2009, 6 päivänä tammikuuta 2010, 27 päivänä syyskuuta 2010 ja 12 päivänä lokakuuta 2010 kaikkiaan kuusi kantelua eri tukitoimenpiteistä, joita Italia oli toteuttanut entisen Tirrenia-konsernin ([2]) yritysten hyväksi. Ne koskivat julkisen palvelun korvauksia, joita näille yrityksille maksettiin Italian kanssa tammikuun 1989 ja joulukuun 2008 väliseksi ajaksi tehtyjen alkuperäisten palveluhankintasopimusten, jäljempänä 'alkuperäiset sopimukset', voimassaolon päättymisen jälkeen, kansallisessa lainsäädännössä asianomaisten yritysten yksityistämisen yhteydessä sovittuja uusia tukitoimenpiteitä sekä tiettyjä kysymyksiä, jotka liittyvät erityisesti yrityksen Tirrenia di Navigazione S.p.A., jäljempänä 'Tirrenia', sekä yrityksen Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A., jäljempänä 'Siremar', yksityistämismenettelyyn.

(2) Italia ilmoitti komissiolle 29 päivänä heinäkuuta 2010 korvauksista, jotka Italia oli maksanut vuosina 2008–2010 yritykselle Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A., jäljempänä 'Caremar'. Ilmoitus toimitettiin uudelleen 1 päivänä joulukuuta 2010, jolloin siihen sisällytettiin Caremarille vuosina 2009 ja 2010 maksetut korvaukset. Caremarille vuonna 2008 maksettuja korvauksia käsiteltiin erillisessä päätöksessä (ks. johdanto-osan 20 kappale).

(3) Komissio aloitti 5 päivänä lokakuuta 2011 antamallaan päätöksellä ([3]), jäljempänä 'vuoden 2011 päätös', muodollisen tutkintamenettelyn useista toimenpiteistä, jotka Italia oli toteuttanut entisen Tirrenia-konsernin yritysten hyväksi. Tutkinta koski muun muassa korvauksia, joita Caremarille oli maksettu useiden merireittien liikennöinnistä 1 päivästä tammikuuta 2009 lähtien, sekä useita muita kyseisen yrityksen hyväksi toteutettuja toimenpiteitä (ks. johdanto-osan 38 kappale).

(4) Caremar liikennöi tuolloin merikabotaasireiteillä ([4]) Napolinlahdella (Campanian alue) ja Pontinon saaristossa (Lazion alue). Tämän jälkeen Campanian alue luovutti Lazion alueelle itsenäisesti liikennöitäviksi Pontinon saariston reitit nimellä Laziomar S.p.A., jäljempänä 'Laziomar' ([5]). Luovutus tehtiin muodollisesti 1 päivänä kesäkuuta 2011 (ks. johdanto-osan 32 ja 33 kappale).

(5) Vuoden 2011 päätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa tutkittavista toimenpiteistä.

(6) Italia vahvisti 28 päivänä syyskuuta 2011 päivätyllä kirjeellä aikomuksensa yksityistää entisen Tirrenia-konsernin alueelliset yritykset, Laziomar mukaan lukien. Komissio pyysi Italialta lisätietoja yksityistämismenettelystä 26 päivänä lokakuuta 2011. Italia vastasi 30 päivänä marraskuuta 2011 komission 26 päivänä lokakuuta 2011 esittämään tietopyyntöön.

([1]) EUVL C 28, 1.2.2012, s. 18 ja EUVL C 84, 22.3.2013, s. 58.

([2]) Entisen Tirrenia-konsernin muodostivat Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A., Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. sekä Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Valtiontuki – Italian tasavalta – Valtiontuki SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Valtiontuki entisen Tirrenia-konsernin yrityksille – Kehotus huomautusten esittämiseen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti (EUVL C 28, 1.2.2012, s. 18).

([4]) Ks. neuvoston asetus (ETY) N:o 3577/92, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) (EYVL L 364, 12.12.1992, s. 7), jäljempänä 'meriliikenteen kabotaasista annettu asetus'.

([5]) Laziomar perustettiin 1 päivänä joulukuuta 2010, ja sen ainoa osakkeenomistaja on Lazion alue.

(7) Italia esitti 15 päivänä marraskuuta 2011 huomautuksia vuoden 2011 päätöksessä tarkoitetuista toimenpiteistä.

(8) Komissio pyysi Italialta jälleen lisätietoja yksityistämismenettelystä 25 päivänä huhtikuuta 2012. Italia vastasi 22 päivänä toukokuuta 2012 päivätyllä kirjeellä.

(9) Komissio laajensi 7 päivänä marraskuuta 2012 tutkintamenettelyn koskemaan muun muassa eräitä muita tukitoimenpiteitä, jotka Lazion alue oli toteuttanut Laziomarin hyväksi ja jotka liittyivät Laziomarille uuden palveluhankintasopimuksen perusteella maksettuun julkisen palvelun korvaukseen. Komissio hyväksyi 19 päivänä joulukuuta 2012 muutetun version kyseisestä päätöksestä, jäljempänä 'vuoden 2012 päätös' ([6]).

(10) Vuoden 2012 päätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa tutkittavista toimenpiteistä.

(11) Italia esitti huomautuksensa 11 päivänä joulukuuta 2012.

(12) Komissio pyysi Italialta lisätietoja 25 päivänä tammikuuta 2018, 29 päivänä maaliskuuta 2018, 31 päivänä elokuuta 2018, 4 päivänä maaliskuuta 2019, 15 päivänä huhtikuuta 2020 sekä 9 ja 26 päivänä helmikuuta 2021. Italia toimitti tiedot 26 päivänä huhtikuuta 2018, 8 ja 31 päivänä toukokuuta 2018, 2 päivänä marraskuuta 2018, 11 päivänä joulukuuta 2018, 30 päivänä huhtikuuta 2019, 22 päivänä kesäkuuta 2020, 22 päivänä helmikuuta 2021 ja 17 päivänä maaliskuuta 2021.

(13) Tämä päätös koskee ainoastaan Laziomarille mahdollisesti myönnettyä tukea, kuten täsmennetään 2.3 jaksossa. Kaikkia muita vuosien 2011 ja 2012 päätösten kohteina olevia toimenpiteitä tutkitaan erikseen asianumeroilla SA.32014, SA.32015 ja SA.32016, eikä niitä näin ollen käsitellä tässä päätöksessä. Kyseiset muut toimenpiteet koskevat erityisesti entisen Tirrenia-konsernin muita yrityksiä.

2. TAUSTA JA TUTKINNAN KOHTEENA OLEVIEN TOIMENPITEIDEN KUVAUS

2.1 Yleinen kehys

2.1.1 *Alkuperäiset sopimukset*

(14) Tirrenia-konserni oli aiemmin Italian valtion omistuksessa Fintecna-yhtiön ([7]) kautta, ja siihen kuului alun perin kuusi yritystä: Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar ja Toremar. Kyseiset yritykset tarjosivat meriliikennepalveluja sellaisten Italian kanssa vuonna 1991 tehtyjen erillisten palveluhankintasopimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa 20 vuotta tammikuusta 1989 joulukuuhun 2008, jäljempänä 'alkuperäiset sopimukset'. Tirrenian osakepääoma oli kokonaisuudessaan Fintecnan omistuksessa, ja Tirrenia puolestaan omisti kokonaan alueelliset Adriatican, Caremarin, Siremarin, Saremarin ja Toremarin yritykset. Useita reittejä Italiasta Albaniaan, Kroatiaan, Kreikkaan ja Montenegroon liikennöinyt Adriatica sulautettiin Tirreniaan vuonna 2004.

(15) Edellä mainittujen alkuperäisten sopimusten tarkoituksena oli taata useiden sellaisten meriliikennepalvelujen säännöllisyys ja luotettavuus, jotka varmistivat yhteydet Manner-Italiasta Sisiliaan, Sardiniaan ja Italian muille, pienemmille saarille. Tätä varten Italia myönsi taloudellista tukea, joka maksettiin suoraan kullekin Tirrenia-konsernin yritykselle.

(16) Laziomar alkoi 1 päivänä kesäkuuta 2011 liikennöidä useita meriliikenteen kabotaasireittejä Lazion alueen ja pienempien naapurisaarten välillä (ks. johdanto-osan 33 kappale). Nämä reitit kuvataan tarkemmin johdanto-osan 43 kappaleessa.

([6]) Valtiontuki – Italian tasavalta – Valtiontuki SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) – Italia – Valtiontuki entisen Tirrenia-konsernin yrityksille ja niiden ostajille – Kehotus huomautusten esittämiseen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti (EUVL C 84, 22.3.2013, s. 58).

([7]) Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) on Italian valtiovarainministeriön kokonaan omistama yritys, joka on erikoistunut osakkeenomistus- ja yksityistämisprosessien hallintaan sekä tehostamis- ja rakenneuudistushankkeisiin yrityksissä, joilla on teollisia, rahoituksellisia tai organisatorisia vaikeuksia.

(17) Komissio päätti aloittaa 6 päivänä elokuuta 1999 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 2 kohdassa määrätyn menettelyn, jonka kohteena olivat Tirrenia-konsernin tuolloin muodostaneille kuudelle yritykselle alkuperäisten sopimusten perusteella maksetut tuet.

(18) Italia pyysi tutkinnan aikana, että Tirrenia-konsernin tapaus käsiteltäisiin osissa siten, että Tirreniaa koskevan lopullisen päätöksen tekeminen asetettaisiin etusijalle. Pyynnön taustalla oli Italian suunnitelma yksityistää konserni aloittaen Tirreniasta sekä aikomus nopeuttaa tätä prosessia kyseisen yrityksen osalta.

(19) Komissio hyväksyi Italian pyynnön, ja menettely päätettiin Tirrenialle myönnetyn tuen osalta komission päätöksellä 2001/851/EY ([8]), jäljempänä 'vuoden 2001 päätös'. Tuki katsottiin sisämarkkinoille soveltuvaksi edellyttäen, että Italia toteuttaa tietyt sitoumukset.

(20) Komissio totesi päätöksessään 2005/163/EY ([9]), jäljempänä 'vuoden 2004 päätös', Italian Tirrenia-konsernin muille yrityksille myöntämän korvauksen olevan osittain soveltuvaa sisämarkkinoille sillä edellytyksellä, että Italian viranomaiset toteuttavat tietyt sitoumukset, sekä osittain soveltumatonta sisämarkkinoille. Päätös perustui vuosia 1992–2001 koskeviin kirjanpitotietoihin ja sisälsi tiettyjä ehtoja, joiden tarkoituksena oli varmistaa korvauksen soveltuvuus sisämarkkinoille alkuperäisten sopimusten koko voimassaoloajan.

(21) Unionin yleinen tuomioistuin kumosi vuoden 2004 päätöksen 4 päivänä maaliskuuta 2009 yhdistetyissä asioissa T-265/04, T-292/04 ja T-504/04 antamallaan tuomiolla ([10]), jäljempänä 'vuoden 2009 tuomio'.

(22) Komissio päätti muodollisen tutkintamenettelyn useiden Sardinian alueen Saremarin hyväksi toteuttamien toimenpiteiden osalta komission päätöksellä (EU) 2018/261 ([11]), jäljempänä 'vuoden 2014 päätös'. Unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi Saremarin ja Sardinian alueen kyseisestä päätöksestä nostaman kanteen vuonna 2017 ([12]).

(23) Komissio päätti Tirrenia-konsernin muita yrityksiä kuin Tirreniaa vuosina 1992–2008 koskevan tutkinnan päätöksellään (EU) 2020/1411 ([13]), jäljempänä 'Tirrenia-konsernia koskeva vuoden 2020 päätös'. Komissio totesi, että meriliikenteen kabotaasipalvelujen tuottamiseen myönnetty tuki oli voimassa olevaa tukea, kun taas suurin osa kansainvälisten meriliikenteen palvelujen tuottamiseen myönnetystä tuesta oli yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden ([14]) mukaista.

(24) Komissio päätti päätöksellään (EU) 2020/1412 ([15]), jäljempänä 'Tirreniaa ja CIN:ää koskeva vuoden 2020 päätös', muodollisen tutkintamenettelyn siltä osin kuin se koski Tirrenian ja sen ostajan CIN:n hyväksi toteutettuja toimenpiteitä vuosina 2009–2020.

(25) Komissio päätti päätöksellään (EU) 2021/4268 ([16]) ja päätöksellään ([17]) (EU) 2021/4271 muodollisen tutkintamenettelyn siltä osin kuin se koski Siremarin ja Toremarin sekä niiden ostajien hyväksi toteutettuja toimenpiteitä vuodesta 2009 alkaen.

([8]) Komission päätös 2001/851/EY, tehty 21 päivänä kesäkuuta 2001, valtiontuista, jotka Italia on maksanut Tirrenia di Navigazione -meriliikenneyhtiölle (EYVL L 318, 4.12.2001, s. 9).

([9]) Komission päätös 2005/163/EY, tehty 16 päivänä maaliskuuta 2004, valtiontuesta, jonka Italia on myöntänyt merenkulkuyrityksille Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia-konserni) (EUVL L 053, 26.2.2005, s. 29).

([10]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio, Tirrenia di Navigazione v. komissio, yhdistetyt asiat T-265/04, T-292/04 ja T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([11]) Komission päätös (EU) 2018/261, annettu 22 päivänä tammikuuta 2014, toimenpiteistä SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), jotka Sardinian alue on toteuttanut Saremarin hyväksi (EUVL L 49, 22.2.2018, s. 22).

([12]) Ks. unionin yleisen tuomioistuimen tuomio, Regione autonoma della Sardegna (Italia) v. komissio, T-219/14, ECLI:EU:T:2017:266.

([13]) Komission päätös (EU) 2020/1411, annettu 2 päivänä maaliskuuta 2020, valtiontuesta C 64/99 (ex NN 68/99), jonka Italia on toteuttanut merenkulkuyritysten Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar ja Toremar (Tirrenia-konserni) hyväksi (EUVL L 332, 12.10.2020, s. 1).

([14]) Komission tiedonanto: Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 15).

([15]) Komission päätös (EU) 2020/1412, annettu 2 päivänä maaliskuuta 2020, toimenpiteistä SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), jotka Italia on toteuttanut Tirrenia di Navigazionen ja sen ostajan Compagnia Italiana di Navigazionen hyväksi (EUVL L 332, 12.10.2020, s. 45).

([16]) Ei vielä julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

([17]) Ei vielä julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

2.1.2 *Alkuperäisten sopimusten jatkaminen*

(26) Alkuperäisten sopimusten oli alun perin määrä päättyä 31 päivänä joulukuuta 2008, mutta 30 päivänä joulukuuta 2008 annetun asetuksen nro 207, joka on muunnettu 27 päivänä helmikuuta 2009 annetuksi laiksi nro 14, 26 §:ssä säädettiin niiden voimassaolon jatkamisesta (myös Laziomarin osalta) vuodella, 31 päivään joulukuuta 2009 asti.

(27) Syyskuun 25 päivänä 2009 annetun asetuksen nro 135, joka on muunnettu 20 päivänä marraskuuta 2009 annetuksi laiksi nro 166, jäljempänä 'vuoden 2009 laki', 19 b §:ssä säädettiin, että Tirrenia-konsernin yritysten yksityistämiseksi alueellisten yritysten osakkeenomistus (Siremaria lukuun ottamatta) luovutetaan vastikkeetta emoyritys Tirrenialta seuraavasti:

a) Caremar luovutetaan aluksi Campanian alueelle. Campanian alue luovuttaa tämän jälkeen Lazion alueelle Caremarin liiketoiminnan sen osan, joka liikennöi itsenäisesti Pontinon saariston yhteyksiä nimellä Laziomar.

b) Saremar luovutetaan Sardinian alueelle.

c) Toremar luovutetaan Toscanan alueelle.

(28) Vuoden 2009 laissa täsmennettiin myös, että Italia tekisi Tirrenian ja Siremarin kanssa uudet sopimukset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2009. Samoin alueelliset palvelut sisällytettäisiin luonnoksiin palveluhankintasopimuksista, jotka Sardinian ja Saremarin sekä Toscanan ja Toremarin oli määrä tehdä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2009 ja Campanian alueen ja Caremarin sekä Lazion alueen ja Laziomarin oli määrä tehdä viimeistään 28 päivänä helmikuuta 2010. Uusien sopimusten luonnokset ja palveluhankintasopimukset oli tarkoitus kilpailuttaa yhdessä yritysten kanssa ja allekirjoittaa ostajien kanssa sen jälkeen, kun kunkin yrityksen yksityistäminen olisi saatettu päätökseen ([18]).

(29) Tätä varten vuoden 2009 lailla jatkettiin alkuperäisten sopimusten voimassaoloa (myös Caremariin sovellettavan sopimuksen osalta) tammikuun 1 päivästä 2010 syyskuun 30 päivään 2010 asti.

(30) Vuoden 2009 laissa vahvistettiin myös palvelujen tuottamisesta (alkuperäisten sopimusten jatkamisen sekä uusien sopimusten ja palveluhankintasopimusten perusteella) maksettavan vuotuisen korvauksen enimmäismääräksi vuodesta 2010 lähtien yhteensä 184 942 251 euroa, joka jakautui seuraavasti:

Taulukko 1

Korvausten enimmäismäärät vuodesta 2010 alkaen

Yritys	Vuotuinen enimmäiskorvaus *(euroa)*
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])
([1]) Tästä 19 839 226 euroa Campanian alueelta ja 10 030 606 euroa Lazion alueelta.	

(31) Elokuun 5 päivänä 2010 annetun asetuksen nro 125 muuttamisesta 1 päivänä lokakuuta 2010 annetun lain nro 163, jäljempänä 'vuoden 2010 laki', 1 §:ssä säädettiin alkuperäisten sopimusten jatkamisesta vielä 1 päivästä lokakuuta 2010 alkaen siihen asti, että Tirrenian ja Siremarin yksityistämiset on saatettu päätökseen. Tirrenian yksityistäminen saatettiin päätökseen 19 päivänä heinäkuuta 2012 ja Siremarin 31 päivänä heinäkuuta 2012.

([18]) Vuoden 2009 lain 19 b §:n 10 momentti.

(32) Vuoden 2009 lain 19 b §:n säännökset huomioon ottaen Lazion alue perusti 1 päivänä joulukuuta 2010 alueellisella lailla nro 2/2010 alueellisen meriliikenteen kabotaasipalveluja tarjoavan osakeyhtiön nimeltä Laziomar hankkiakseen Caremarin liiketoimintayksikön, joka liikennöi Pontinon saariston reiteillä ja joka oli määrä yksityistää myöhemmin.

(33) Caremar myi 7 päivänä maaliskuuta 2011 Pontinon saariston reittejä liikennöivän liiketoimintayksikkönsä Laziomarille. Laziomar aloitti liikennöinnin reitillä 1 päivänä kesäkuuta 2011.

(34) Lokakuun 28 päivänä 2011 annetun Lazion alueen asetuksen nro 508, jäljempänä 'Lazion alueen asetus', mukaisesti määriteltiin suuntaviivat Laziomarin yksityistämiselle, joka on liitetty uuden palveluhankintasopimuksen tekemiseen Pontinon saariston reiteistä.

(35) Lisäksi Lazion alue antoi 24 päivänä joulukuuta 2012 annetun lain nro 228 mukaisesti ilman kilpailutusta tehdyn jatkosopimuksen perusteella Laziomarille tehtäväksi varmistaa Pontinon saariston reittien alueellinen jatkuvuus sen yksityistämiseen asti samoin edellytyksin. Sopimus allekirjoitettiin 12 päivänä helmikuuta 2013, ja se oli voimassa Laziomarin yksityistämiseen asti.

2.1.3 *Laziomarin yksityistäminen ja uuden palveluhankintasopimuksen tekeminen*

(36) Tammikuussa 2012 käynnistettiin tarjouskilpailumenettely (ks. 2.3.2 jakso), jonka tarkoituksena oli löytää ostaja Laziomarille sekä siihen liitetylle uudelle palveluhankintasopimukselle meriliikennepalvelujen tuottamisesta kymmenen vuoden ajan vastineena julkisen palvelun korvauksesta.

(37) Laziomarin uudeksi omistajaksi tuli Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l., jäljempänä 'CLN', tarjouskilpailussa menestyneen tarjouksen perusteella. Lazion alue ja CLN allekirjoittivat myyntisopimuksen 30 päivänä joulukuuta 2013. Lazion alue ja Laziomar allekirjoittivat 15 päivänä tammikuuta 2014 uuden palveluhankintasopimuksen meriliikennepalvelujen tarjoamisesta Pontinon saaristossa.

2.2 **Vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätösten kohteena olleet toimenpiteet**

(38) Vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksillä aloitetun muodollisen tutkintamenettelyn yhteydessä on arvioitu seuraavia toimenpiteitä:

a) yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toteuttamisesta maksettu korvaus alkuperäisten sopimusten jatkamisen perusteella (*toimenpide 1*)

b) Tirrenialle ja Siremarille myönnetyn pelastamistuen mahdollinen väärinkäyttö (*toimenpide 2*)

c) entisen Tirrenia-konsernin yritysten yksityistäminen ([19]) (*toimenpide 3*)

d) yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toteuttamisesta uusien sopimusten tai palveluhankintasopimusten nojalla maksettu korvaus (*toimenpide 4*)

e) kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus (*toimenpide 5*)

f) asetuksen nro 125/2010 muuntamisesta annetussa vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet (*toimenpide 6*)

g) Sardinian alueen Saremarin hyväksi toteuttamat lisätoimenpiteet (*toimenpide 7*).

(39) Komissio päätti vuoden 2014 päätöksellä muodollisen tutkintamenettelyn siltä osin kuin se koski Sardinian alueen Saremarin hyväksi toteuttamaa toimenpidettä (edellä mainittu toimenpide 7) yhtä sen osaa lukuun ottamatta ([20]).

2.3 **Yksityiskohtainen kuvaus tämän päätöksen kohteina olevista toimenpiteistä**

(40) Tässä päätöksessä käsitellään ainoastaan johdanto-osan 38 kappaleessa lueteltuja toimenpiteitä 1, 3, 4, 5 ja 6 siltä osin kuin ne koskevat Laziomaria ja CLN:ää. Nämä toimenpiteet kuvataan tarkemmin seuraavissa jaksoissa.

([19]) Tämä toimenpide sisältää myös CIN:n suorittaman ostohinnan maksun osittaisen lykkäyksen Tirrenia-liiketoimintayksikön oston yhteydessä sekä useita muita tukitoimenpiteitä, jotka väitteiden mukaan toteutettiin Siremar-liiketoimintayksikön yksityistämisen yhteydessä (esimerkiksi vastatakaus ja pääomankorotus, jotka valtio toteutti Siremar-liiketoimintayksikön alun perin ostaneen CdI:n hyväksi).

([20]) Toimenpiteeseen 7 sisältynyttä "Bonus Sardo – Vacanza" -hanketta ei arvioitu vuoden 2014 päätöksessä, eikä sitä arvioida myöskään tässä päätöksessä.

2.3.1 *Laziomarin ja Italian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen*

2.3.1.1 Julkisen palvelun velvoitteet

(41) Caremarin kanssa tehdyn alkuperäisen sopimuksen 1 artiklassa määrättiin viisivuotissuunnitelmista, joissa yksilöitiin palveltavat satamat, käytettävät alustyypit sekä Caremarin tehtäväksi annetulta palvelulta edellytetty vuorotiheys (palvelut annettiin Laziomarin tehtäväksi sen jälkeen, kun Pontinon saariston reitit luovutettiin Lazion alueelle 1 päivänä kesäkuuta 2011).

(42) Italian mukaan Caremarin (tuolloin) viimeisin muodollisesti hyväksytty viisivuotissuunnitelma koskee ajanjaksoa 2000–2004, kun taas vuosia 2005–2008 koskeva suunnitelma oli laadittu, mutta toimivaltaiset ministeriöt eivät koskaan hyväksyneet sitä muodollisesti. Sen sijaan hallitus on tehnyt *ad hoc* -päätöksiä, joilla on mukautettu palveluja paikallisyhteisöjen tarpeiden huomioon ottamiseksi, mutta julkisen palvelun järjestelmään ei ole tehty merkittäviä muutoksia.

(43) Laziomar liikennöi alkuperäisen sopimuksen perusteella, sellaisena kuin se on jatkettuna johdanto-osan 26–33 kappaleessa mainituilla myöhemmillä säädöksillä, seuraavia reittejä ympärivuotisesti:

— Reitillä Ponza–Formia (**linja T1**) Laziomar liikennöi ainoaa yhteyttä tähän linjaan. Se takasi kaksi päivittäistä yhteyttä, jotka tarjosivat yhdistelmäpalveluja (matkustajat, ajoneuvot ja tavarat). Alus, joka lähti saarelta klo 5.30, tarjosi asukkaille yhteyden mantereelle opiskelua ja työskentelyä varten, ja viimeinen paluu oli klo 17.30.

— Reitillä Ponza–Formia (**linja A2**) Laziomar liikennöi ainoaa suurnopeuksista matkustajaliikenteen palvelua yhdellä päivittäisellä yhteydellä ja piti aluksen saarella yön yli.

— Reitillä Anzio–Ponza (**linja A1**) Laziomar tarjosi päivittäisen suurnopeuksisen matkustajaliikenteen palvelun sesonkiaikana maanantaista lauantaihin. Palveluja kuitenkin lisättiin sunnuntaisin ja yleisinä vapaapäivinä, mitä perusteltiin sosiaalisilla ja taloudelliseen kehitykseen liittyvillä syillä (erityisesti siksi, että matkailu on saaren ainoa tulonlähde). Myös yksi kilpailija, Vetor, liikennöi samalla linjalla suurnopeuksista matkustajaliikenteen palvelua sesongin aikana.

— Reitillä Ventotene–Formia (**linja T2**) Laziomar tarjosi ympäri vuoden päivittäisen palvelun sekaliikenteen aluksella. Yhdistelmäpalvelu oli ympäri vuoden ainoa säännöllinen matkustaja-, ajoneuvo- ja tavaraliikenteen yhteys.

— Reitillä Ventotene–Formia (**linja A3**) Laziomar liikennöi ainoaa nopeaa yhteyttä. Alus lähti klo 6.45, jolloin asukkaat saattoivat matkustaa mantereelle työtä tai opiskelua varten, ja jäi yöksi saarelle palvelun takaamiseksi lääketieteellisen hätätilanteen sattuessa.

2.3.1.2 Määrärahat ja kesto

(44) Taulukossa 2 esitetään Italian Laziomarille vuosina 2011–2013 maksamat vuotuiset korvaukset:

Taulukko 2

Vuosina 2011–2013 maksetut korvaukset

Vuosi	**Maksettu korvaus** *(euroa)*
2011	8 601 187
2012	13 780 506
2013	12 696 006

(45) Alkuperäisen sopimuksen mukaan julkisen palvelun vuotuinen korvaus maksetaan seuraavasti: Ensimmäinen ennakkomaksu suoritetaan kunkin vuoden maaliskuussa, ja sen määrä on 70 prosenttia edellisenä vuonna maksetusta korvauksesta. Toinen maksu maksetaan kesäkuussa, ja sen määrä on 20 prosenttia korvauksesta. Maksettujen määrien ja kuluvan vuoden toimintakustannusten ja tulojen välinen vaje muodostaa saldon, joka

maksetaan viimeistään marraskuun 30 päivänä. Jos käy ilmi, että Laziomarin saama määrä ylittää suoritettujen palvelujen nettokustannukset (tulo miinus tappiot), sen on alkuperäisen sopimuksen mukaan maksettava erotus takaisin. ([21])

— Vuosina 2011–2013 maksettu korvaus

(46) Julkisten meriliikennepalvelujen harjoittajille maksettavan tuen laskentaan vaikuttavat seikat (tulot ja kustannukset) täsmennetään 1 päivänä kesäkuuta 1979 annetussa presidentin asetuksessa nro 501, jäljempänä 'asetus nro 501/79 '. Lisäksi 5 päivänä joulukuuta 1986 annetussa laissa nro 856, jäljempänä 'laki nro 856/86', säädettiin tietyistä muutoksista Italian meriliikenteen julkisen palvelun velvoitteita koskevaan järjestelmään. Kyseisen lain 11 §:ssä muutettiin julkisen palvelun korvauksen laskentaperusteita suurten ja pienten saarten liikenneyhteyksien osalta. Tuki oli laskettava palvelusta aiheutuvien tulojen ja kustannusten välisen erotuksen perusteella keskimääräisten ja objektiivisten parametrien mukaisesti, ja sen oli sisällettävä kohtuullinen sijoitetun pääoman tuotto. Kyseisen lain 11 §:ssä säädetään myös, että palveluhankintasopimuksissa on lueteltava tuetut reitit, vuorotiheys sekä reiteillä käytettävät alustyypit. Asiasta vastaavien ministerien oli hyväksyttävä tuet. Asetuksessa nro 501/79 ja laissa nro 856/86 vahvistetut periaatteet otettiin huomioon alkuperäisissä sopimuksissa.

(47) Vuodesta 2010 alkaen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta maksettava korvaus on määritetty julkisen palvelun velvoitteiden määrittämisperusteita ja hintadynamiikkaa yleisen edun mukaisen meriliikenteen kabotaasin alalla 9 päivänä marraskuuta 2007 annetussa CIPEn ([22]) toimintaohjeessa "Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse" ([23]), jäljempänä 'CIPEn toimintaohje', vahvistetun menetelmän mukaisesti. CIPEn toimintaohjeen johdanto-osan mukaan kyseinen ohje annettiin sellaisten julkisten yritysten yksityistämistä varten, jotka tarjosivat meriliikennepalveluja julkisen palvelun järjestelmän puitteissa ([24]). CIPEn toimintaohjeen määräyksiä sovellettiin Tirrenia-konsernin yritysten tarjoamiin palveluihin vuodesta 2010 lähtien, jopa ennen kunkin yrityksen yksityistämisen seurauksena tehtyjen uusien sopimusten ja palveluhankintasopimusten voimaantuloa.

(48) CIPEn toimintaohjeessa vahvistetun menetelmän ansiosta meriliikenteen julkista palvelua tarjoavat yritykset saavat asianmukaisen tuoton. Sen mukaan pääoman tuottoaste lasketaan keskimääräisen pääomakustannuksen (WACC) perusteella.

(49) Vaadittu oman pääoman tuotto ([25]) lasketaan soveltamalla CAPM-tasapainomallia (Capital Asset Pricing Model). CAPM-mallin mukaisesti oman pääoman kustannukset johdetaan i) riskittömän koron, ii) beetakertoimen (yrityksen arvioitu riskiprofiili suhteessa osakemarkkinoihin) ja iii) osakemarkkinoille kohdennetun pääoman riskipreemion suhteesta.

(50) Oman pääoman kustannus lasketaan soveltamalla lisäriskipreemiota riskittömän toiminnan tuottoasteeseen. Tämä preemio lasketaan markkinariskipreemiona kerrottuna sen beetakertoimella, joka mittaa tiettyyn toimintaan liittyvää riskiä suhteessa asianomaiseen markkinaan.

(51) CIPEn toimintaohjeen mukaan riskittömän toiminnan tuottoaste vastaa kymmenen vuoden viitelainojen keskimääräistä bruttotuottoa siltä edeltävältä 12 kuukauden jaksolta, jolta tiedot ovat saatavilla.

(52) CIPEn toimintaohjeessa vahvistetaan markkinariskipreemioksi 4 prosenttia. Jos kyseessä on palvelu, jota ei harjoiteta yksinoikeudella, toimijalle oletettavasti aiheutuva suurempi riski kuitenkin korvataan maksamalla tälle markkinariskipreemion lisäksi ylimääräinen 2,5 prosentin korvaus.

([21]) Lain nro 856/1986 11 §:n nojalla perustetun infrastruktuuri- ja liikenneministeriön, valtiovarainministeriön sekä taloudellisen kehityksen ministeriön välisen komitean, jäljempänä 'ministeriöiden välinen komitea', antaman, vuotuisen tuen määrittämistä koskevan päätöksen nojalla kaikki marraskuun 25 päivän 2010 jälkeen maksetut liialliset korvaukset vähennetään tulevista tukien ennakkomaksuista.

([22]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

([23]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (GURI) nro 50, 28.2.2008.

([24]) Joulukuun 27 päivänä 2006 annetun lain nro 296 1 §:n 999 alakohdan ja asetuksen 430/1997 1 §:n e alakohdan mukaisesti.

([25]) Pääomasijoittajan tavoittelema tuottoaste, kun otetaan huomioon asianomaisen yrityksen riskiprofiili ja siihen liittyvät kassavirrat.

(53) Laziomarille maksettavan korvauksen määrä ei kuitenkaan voi käytännössä ylittää vuotuista 10 030 606 euron enimmäismäärää, kuten säädetään vuoden 2009 laissa (ks. johdanto-osan 30 kappale). Vaikka vuoden 2009 laissa rajoitetaan julkisen palvelun järjestelmän puitteissa suoritettavien meriliikennepalvelujen toteuttamisesta maksettavaa vuotuista korvausta kaikkien Tirrenian yritysten osalta, CIPEn toimintaohje sisältää myös tietyt takeet, joiden ansiosta kyseiset toimijat voivat kattaa toimintakustannuksensa riittävällä tavalla. Kuten taulukosta 2 käy ilmi, vuosina 2012 ja 2013 maksettuja korvauksia on näin ollen korotettu niin, että ne kattavat kaikki julkisen palvelun kustannukset kyseisinä vuosina.

(54) CIPEn toimintaohjeen mukaan palvelujen laajuus, palveluhankintasopimuksessa vahvistetut lippujen enimmäishinnat ja korvausten tosiasialliset määrät on määritettävä siten, että ne kattavat asianomaisen palveluntarjoajan hyväksyttävät kustannukset kokonaisuudessaan. Tässä sovelletaan seuraavaa kaavaa:

$$VA(RSP) + VA(AI(X)) = VA(CA),$$

jossa

— *VA(RSP)* on julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä maksettavan korvauksen diskontattu arvo,

— *VA(AI(X))* on muiden tulojen (esimerkiksi lipputulojen) diskontattu arvo,

— *VA(CA)* on hyväksyttävien toimintakustannusten, velkojen takaisinmaksuerien ja sijoitetun pääoman tuoton diskontattu arvo.

(55) Jos tämä yhtälö ei päde, tuetun toiminnan laajuutta voidaan supistaa tai vaihtoehtoisesti palvelun järjestämistapaa (esimerkiksi alustyyppejä) tarkistaa tai lippujen enimmäishintoja muuttaa.

(56) Lisäksi kuhunkin palveluun sovellettavaa enimmäishintaa, josta on vähennetty verot ja satamamaksut, mukautetaan joka vuosi seuraavan, hintakattoa koskevan kaavan mukaisesti:

$$\Delta T = \Delta P - X,$$

jossa

— ΔT on enimmäishinnan vuotuinen prosentuaalinen muutos,

— ΔP on viitevuoden inflaatioaste,

— X on palveluhankintasopimuksessa vahvistetun enimmäishinnan todellinen vuotuinen mukautusaste, joka pysyy samana koko sopimuksen voimassaoloajan.

(57) CIPEn toimintaohjeessa täsmennetään lisäksi, että enimmäishintaa voidaan mukauttaa polttoainekustannusten vaihteluiden huomioon ottamiseksi siten, että viitehintoina pidetään yleisesti saatavilla olevia vakiohintoja.

2.3.2 *Laziomarin yksityistäminen*

(58) Lazion alue julkaisi 13 päivänä helmikuuta 2013 verkkosivustollaan tarjouskilpailun, joka koski Laziomarin myyntiä ja julkisen palvelun velvoitteen toteuttamisesta edellä johdanto-osan 43 kappaleessa mainituilla merireiteillä maksettavaa julkisen palvelun korvausta. ([26]) Ilmoitus julkaistiin myös *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([27]), Italian tasavallan virallisessa lehdessä ([28]) ja neljässä Italian kansallisessa ja paikallisessa päivälehdessä.

(59) Italia valitsi menettelyksi julkisia sopimuksia koskevan lain (asetus nro 163/2006, il Codice dei Contratti pubblici) 55 §:n 6 momentissa tarkoitetun rajoitetun tarjouskilpailumenettelyn. Myöntämisperusteeksi valittiin kokonaistaloudellisesti edullisin tarjous.

(60) Jotta tarjouskilpailuun osallistuminen olisi mahdollisimman laajaa, tarjouspyynnössä annettiin tarjoajille nimenomaisesti mahdollisuus osallistua yhdessä väliaikaisina tarjoajien ryhmittyminä, yhteenliittyminä tai eurooppalaisina taloudellisina etuyhtyminä (ETEY).

([26]) www.regione.lazio.it
([27]) VL nro S/149, 4.8.2012.
([28]) GURI nro 91, 6.8.2012.

2.3.2.1 Myyntimenettely ja myöntämispäätös

(61) Kun tarjouskilpailu oli julkaistu, seuraavat kahdeksan tahoa ilmaisivat määräaikaan mennessä kiinnostuksensa osallistua tarjouskilpailuun: Navigazione Libera del Golfo S.r.l., Carpoint Motorsport S.p.A., Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., Traghetti Lines, CLN, Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetor S.r.l. ja Ustica Lines, joka toimii nykyisin nimellä Liberty Lines. Ne myös toimittivat tiedot, joita edellytettiin laatuun perustuvaa valintaa varten menettelyn ensimmäisessä vaiheessa. Osallistujista seitsemän (lukuun ottamatta Blu Navy Cruise & Tour S.r.l:ää) hyväksyttiin seuraavaan vaiheeseen, ja niitä pyydettiin jättämään tarjous 16 päivänä toukokuuta 2013.

(62) Tarjouspyyntö sisälsi tarjouskilpailun voittajan ja Lazion alueen välillä allekirjoitettavan uuden, kymmenvuotisen sopimuksen luonnoksen sekä tarkempia tietoja tarjouskilpailumenettelystä. Tarjouspyyntökirjeessä vahvistettiin erityisesti, että palveluhankintasopimuksen toimeksisaajaksi valittaisiin kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen tekijä ja että tarjouksen osatekijät pisteytettäisiin seuraavasti: hinta 30 pistettä ja tekniset ansiot 70 pistettä. Laziomarin myyntihinnaksi tarjouspyyntökirjeessä vahvistettiin kiinteä 2 272 000 euron summa, joka oli laskettu riippumattoman tutkimuksen perusteella, jossa arvioitiin Laziomarin omaisuuden kokonaisarvo (ks. johdanto-osan 66 ja 67 kappale). Tämä hinta ei ollut neuvoteltavissa, eikä tarjoajien näin ollen tullut esittää tarjousta myyntihinnasta.

(63) Tästä syystä kaikkia potentiaalisia tarjoajia pyydettiin sisällyttämään edellä mainittu kiinteä Laziomarin myyntihinta hintatarjoukseensa, ja Lazion alueen oli määrä valita voittajaksi kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen tekijä hinnan sekä muiden tarjouspyyntökirjeessä esitettyjen palvelua koskevien, ennen kaikkea teknisten, kriteerien perusteella (ks. johdanto-osan 62 kappale).

(64) Määräajan päättyessä CLN esitti tarjouksensa, johon liittyvät tarjouseritelmät arvioitiin myönteisin tuloksin. Muita tarjouksia ei tehty.

(65) Näin ollen tarjouskilpailun voitti CLN sekä Laziomarin liiketoiminnan yksityistämisen että meriliikenteen palvelujen toteuttamisen osalta (ks. 2.3.3 jakso).

2.3.2.2 Myyntisopimus

(66) Myyntisopimus tehtiin 30 päivänä joulukuuta 2013, ja siinä määritetään Laziomarin osakkeiden luovutus CLN:lle kiinteään 2 272 000 euron hintaan Lazion alueen teettämän riippumattoman asiantuntija-arvion perusteella.

(67) Määrä kuvastaa pääasiassa kiinteän aineellisen omaisuuden (joka koostuu neljästä aluksesta sekä teollisista ja kaupallisista laitteista) arvoa ja Ventotenen saaren lipunmyyntipisteen arvoa, kuten yrityksen taseessa 1 päivänä kesäkuuta 2011 todettiin.

(68) Myyntisopimuksen 4 artiklan mukaan CLN:n on ilmoitettava Lazion alueelle, mikäli Laziomarin osakkeita myytäisiin myöhemmin kolmansille osapuolille, jolloin CLN olisi siitä huolimatta edelleen vastuussa palveluhankintasopimuksen velvoitteiden täyttämisestä yhdessä Laziomarin uuden ostajan kanssa.

2.3.2.3 Kansallisen tason menettelyt

(69) Laziomarin liiketoiminnan ja palveluhankintasopimuksen myyntiä CLN:lle koskevan tarjouskilpailumenettelyn tulos riitautettiin Lazion alueellisessa hallintotuomioistuimessa (Tribunale amministrativo regionale), jäljempänä 'TAR'.

(70) Vetor S.r.l., jäljempänä 'Vetor', joka liikennöi Anzion ja Ponzan välistä reittiä kantosiipialuksilla (linja A1), jätti TARiin tarjouskilpailun laillisuuden osalta väliaikaisia toimia koskevan hakemuksen, joka hylättiin päätöksellä nro 2995/2013. Lisäksi TAR teki ratkaisun asiaan liittyvien tosiseikkojen perusteella ja hylkäsi Vetorin kantelun tuomiolla nro 467/2014. Korkein hallinto-oikeus vahvisti edellä mainitut muutoksenhakua koskevat tuomiot tuomiolla nro 5421/2018.

2.3.3 *Lazion alueen ja Laziomarin välinen uusi palveluhankintasopimus*

2.3.3.1 Tuensaaja

(71) Kuten johdanto-osan 64 kappaleessa todetaan, CLN teki tarjouksen uudesta palveluhankintasopimuksesta. Tarjouskilpailun voittamisen jälkeen Laziomar (jonka CLN osti mutta joka säilyi erillisenä oikeushenkilönä) allekirjoitti Lazion alueen kanssa uuden palveluhankintasopimuksen merireittien liikennöinnistä 15 päivänä tammikuuta 2014.

2.3.3.2 Reitit

(72) Laziomar tarjoaa julkisen palvelun järjestelmän puitteissa matkustaja–, yhdistelmäpalveluja (matkustajat, ajoneuvot ja rahti) sekä pelkkiä rahtipalveluja (tavarat ja erikoistavarat) useilla kabotaasireiteillä seuraavasti:

Taulukko 3

Laziomarin uuden palveluhankintasopimuksen mukaisesti liikennöimät reitit

Formia–Ponza (lautta – yhdistelmäpalvelu) – **linja T1**
Formia–Ventotene (lautta – yhdistelmäpalvelu) – **linja T2**
Terracina–Ponza (lautta – yhdistelmäpalvelu ja rahtipalvelu [1]) – **linja T3**
Terracina–Ventotene (lautta – rahtipalvelu) – **linja T4**
Anzio–Ponza (kantosiipialus – matkustajaliikenteen palvelu) – **linja A1**
Formia–Ponza (kantosiipialus – matkustajaliikenteen palvelu) – **linja A2**
Formia–Ventotene (kantosiipialus – matkustajaliikenteen palvelu) – **linja A3**
[1] Osa tämän linjan vuoroista on vain rahtikuljetuksia (ks. taulukko 9).

2.3.3.3 Voimassaoloaika

(73) Lazion alueen ja Laziomarin välinen uusi palveluhankintasopimus on voimassa kymmenen vuotta (2014–2024).

2.3.3.4 Julkisen palvelun velvoitteet

(74) Laziomarille asetetut julkisen palvelun velvoitteet koskevat muun muassa liikennöitäviä satamia, liikennöitävillä merireiteillä käytettävien alusten tyyppiä ja kapasiteettia, vuorotiheyttä ja lippujen enimmäishintoja.

2.3.3.5 Korvausta koskevat lausekkeet ja myöntämispäätös

(75) Lazion alue vahvisti julkisen palvelun velvoitteiden toteuttamisesta johdanto-osan 43 kappaleessa mainituilla merireiteillä maksettavaksi vuotuiseksi peruskorvaukseksi 14 300 550 euroa, jota tarkistettiin alaspäin. Määräksi vahvistettiin lopulta 12 752 074 euroa (yhteensä 127 520 740 euroa kymmenen vuoden sopimuskaudella).

(76) Sopimuksen 6 artiklan 2 kohdan mukaan Lazion alue voi mukauttaa korvausta ylös- tai alaspäin ottaakseen huomioon todellisiin vuoroihin vuosittain tehdyt muutokset. Korvausten taso ei muutu, jos vuosittaisten vuorojen määrä on 3 prosenttia sopimuksessa sovittua määrää suurempi tai pienempi. Jos vuorojen määrä kasvaa tai vähenee yli 3 prosenttia, korvausta mukautetaan tämän mukaan kertomalla ylimääräisten tai puuttuvien vuorojen määrä tarjouksessa ilmoitetulla yksikköhinnalla. Palvelusopimusta muutettiin vuonna 2017 korvaustason mukauttamiseksi 13 524 536 euroon.

(77) Korvauksen määrä määritetään CIPEn toimintaohjeessa vahvistetun menetelmän mukaisesti (ks. johdanto-osan 47–57 kappale). CIPEn toimintaohjeessa määrätyt takeet on otettu huomioon uudessa palveluhankintasopimuksessa.

(78) Palveluhankintasopimuksen mukaan korvaus ei ylitä sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteen hoitamisesta aiheutuneiden nettokustannusten kattamiseksi (taloudellinen ja rahoituksellinen tasapaino). Jos tästä sopimukseen perustuvasta tasapainosta poiketaan, voidaan soveltaa palveluhankintasopimuksen 25 artiklan mukaista tasapainottamismekanismia, jossa arvioidaan kaikki korvauksen maksamiseen liittyvät parametrit. Jos siis osoittautuu, että korvauksen määrä ei riitä kattamaan kaikkia palvelun tuottamisesta aiheutuneita kustannuksia korvauksen perusteena olevien taloudellisten parametrien muututtua olennaisesti ([29]), uuden palveluhankintasopimuksen mukaan korvauksen perusteena olevia keskeisiä parametreja voidaan tarkistaa. Nämä keskeiset parametrit ovat i) hintajärjestelmä, ii) tarjottavien julkisten palvelujen taso, iii) vuotuisen hintakaton taso ja iv) investointeja varten tehtävät pääomasijoitukset.

(79) Palveluhankintasopimuksen 4 artiklan 4–6 kohdan mukaan toimijalle maksettavaa korvausta pienennetään 80 prosenttia, jos palvelu keskeytyy työntekijöiden lakon vuoksi, ja 30 prosenttia, jos palvelu keskeytyy muun ennakoimattoman tapahtuman seurauksena, ja lisäksi palvelujen suorittamatta jättämisestä muussa tilanteessa kuin lakon vuoksi tai ennakoimattoman tapahtuman seurauksena määrätään toimijalle seuraamuksia palveluhankintasopimuksen 9 artiklan mukaisesti.

(80) Palveluhankintasopimuksen 22 artiklan mukaan toimijan on otettava käyttöön teknisen seurannan, talousseurannan ja johdon seurannan toteuttamiseksi järjestelmä, jonka avulla laaditaan palveluhankintasopimuksen perusteella tarjottuun palveluun liittyvä vuotuinen tuloslaskelma, joka lähetetään alueviranomaiselle tarkastettavaksi.

(81) Palveluhankintasopimuksen 4 artiklan 2 kohdan mukaan Laziomarille maksettavaksi vuotuiseksi korvaukseksi arvioitiin 12 752 074 euroa. Palveluhankintasopimuksen 4 artiklan 3 kohdan mukaan Laziomarille maksettava tosiasiallinen hinta määräytyy kuitenkin suoritetun palvelun tuloksen mukaan (hinta meripeninkulmaa kohti kullakin reitillä) ottaen huomioon sopimuksessa mainitut asiaankuuluvat kaupalliset ja alakohtaiset riskit (esimerkiksi korvausmäärän alentaminen, jos yritys keskeyttää liikennöinnin, ja seuraamukset, jos palveluja lakkautetaan).

(82) Taulukossa 4 esitetään tarjouskilpailumenettelyn perusteella vahvistettu korvaus koko sopimuskauden osalta ja Laziomarille vuosina 2014–2019 tosiasiallisesti maksettu korvaus liikennöintipalvelua koskevien muutosten jälkeen palveluhankintasopimuksen 6 artiklan mukaisesti.

Taulukko 4

Laziomarille uuden palvelusopimuksen (2014–2019) perusteella vahvistetut ja maksetut korvaukset

Vuosi	Vahvistettu korvaus *(euroa)*	Maksettu korvaus *(euroa)*
2014	12 752 074	13 374 589
2015	12 752 074	13 376 167
2016	12 752 074	13 330 304
2017	12 752 074	13 370 070
2018	12 752 074	13 356 282
2019	12 752 074	13 366 510

([29]) Sopimuksen 25 artiklan 2 kohdassa todetaan seuraavaa: ”Taloudellisen ja rahoituksellisen tasapainon positiivisen tai negatiivisen poikkeaman syynä voivat olla
a) hallinnon tehottomuus;
b) se, että Laziomar on antanut virheellistä tietoa tosiasiallisesti tarjotuista palveluista, joiden perusteella vuosihinta määräytyy;
c) poikkeuksellisen epäsuotuisat markkinaolosuhteet, joihin Laziomar ei voi vaikuttaa ja jotka heikentävät toimintaedellytyksiä ja näin ollen nostavat toimintakustannuksia tai pienentävät lipputuloja siten, että liikevoitto pienenee yli 10 prosenttia;
d) rahoituskulut;
e) muutokset lakeihin ja asetuksiin, joissa vahvistetaan sopimuksessa määrätyn palvelun suorittamisen uudet edellytykset;
f) alueen edellyttämät uudet investoinnit, jotka tehdään 19 artiklassa säädetyin julkisin varoin;
g) sopimuksen 3 artiklassa tarkoitetun hintajärjestelmän muutos;
h) poikkeuksellisen suotuisat markkinaolosuhteet, jotka johtavat liikevoiton kasvuun yli 10 prosentilla;
i) henkilöstön yksikkökustannusten nousu CCNL:n [kansallisen työehtosopimuksen] velvoitteiden sekä yhtiön lisäneuvottelujen seurauksena;
j) kauppapolitiikka, jota Laziomar soveltaa tämän sopimuksen liitteessä G vahvistettuihin enimmäismääriin asti.” (Komission epävirallinen käännös.)

2.3.4 *Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus*

(83) Vuoden 2009 lain 19 b §:n 21 momentissa säädettiin, että saarten ja mantereen välisen alueellisen jatkuvuuden takaamiseksi ja entisen Tirrenia-konsernin yritysten julkisen palvelun velvoitteet huomioon ottaen kyseiset yritykset, Laziomar mukaan luettuna, säilyttävät niille aiemmin myönnetyn kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden sekä etuoikeuden jaettaessa uusia lähtö- ja tuloaikoja merenkulkuviranomaisten vahvistamien menettelyjen mukaisesti siten kuin säädetään 28 päivänä tammikuuta 1994 annetussa laissa nro 84 ja Italian merenkulkulaissa.

2.3.5 *Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet*

(84) Vuoden 2010 laissa säädettiin, että entisen Tirrenia-konsernin yrityksillä on mahdollisuus käyttää väliaikaisesti kaluston ajanmukaistamiseen ja nykyaikaistamiseen jo osoitettuja varoja ([30]) pakottavien maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi. Tämän mahdollisuuden käyttävien entisen Tirrenia-konsernin yritysten oli kuitenkin täydennettävä kyseisiä korvamerkittyjä varoja, jotta ne voisivat tehdä välttämättömät ajanmukaistukset aluksiinsa myöhemmin. Ajanmukaistukset olivat välttämättömiä, jotta alukset täyttäisivät vuonna 1996 tehdystä Tukholman sopimuksesta ([31]) johtuvat turvallisuusmääräykset.

(85) Kahdesta eri välineestä osoitettiin 23 750 000 euroa ([32]) koko Tirrenia-konsernin alusten ajanmukaistusten maksamiseen. Laziomar ei kuitenkaan hyödyntänyt näitä välineitä (ks. johdanto-osan 132 kappale).

(86) Lisäksi vuoden 2010 lain 1 §:ssä säädettiin seuraavaa:

a) Alkuperäisiä sopimuksia jatketaan 1 päivästä lokakuuta 2010 Tirrenian ja Siremarin yksityistämisprosessien päättymiseen asti (ks. myös johdanto-osan 31 kappale).

b) Tietyin muutoksin vuoden 2009 laiksi muunnetun asetuksen 135/2009 19 b §:ää muutetaan lisäämällä siihen 24 a momentti. Sen mukaan kaikki vuoden 2009 lain 1–15 momentin säännösten täytäntöönpanemiseksi annetut viralliset asiakirjat ja toimet ovat verovapaita. Kyseiset momentit liittyvät meriliikenteen kabotaasimarkkinoiden vapauttamiseen Tirrenia-konsernin yksityistämisen avulla ja kattavat yksityistämistä valmistelevan vaiheen eli alueellisten yritysten luovutuksen kyseisille alueille.

c) Varmistaakseen julkisen palvelun jatkuvuuden ja tukeakseen entisen Tirrenia-konsernin yritysten yksityistämistä asianomaiset alueet saattoivat hyödyntää Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS) -rahaston ([33]) varoja 6 päivänä maaliskuuta 2009 annetun CIPEn toimintaohjeen nro 1/2009 ([34]) nojalla.

2.4 **Rikkomusmenettely nro 2007/4609**

(87) Komission yksiköiden ja Italian välisen aiemman tietojenvaihdon jälkeen komission energiasta ja liikenteestä vastaava pääjohtaja lähetti 19 päivänä joulukuuta 2008 tietopyynnön Italialle. Pyyntö koski muun muassa yleiskatsausta julkisen palvelun reiteistä kyseisenä ajankohtana sekä julkisen palvelun tehtävää, jota Italia suunnitteli ehdotettujen uusien sopimusten kohteeksi. Lisäksi Italiaa pyydettiin toimittamaan lisätietoja Tirrenia-konsernin yksityistämissuunnitelmista.

(88) Italia toimitti 28 päivänä huhtikuuta 2009 päivätyssä kirjeessään yksityiskohtaisen vastauksen komission 19 päivänä joulukuuta 2008 esittämään pyyntöön. Kirjeessä Italia muun muassa totesi seuraavaa:

1) alkuperäisten sopimusten voimassaolon jatkaminen 31 päivään joulukuuta 2009 asti oli tarpeen, jotta meriliikenteen kabotaasimarkkinat voitiin vapauttaa Italiassa Tirrenia-konsernin yksityistämisen kautta

([30]) Kuten säädetään laiksi 102/2009, jäljempänä 'laki 102/2009', muunnetun asetuksen 78/2009 19 §:n 13 a momentissa ja vuoden 2009 lain 19 b §:n 19 momentissa.

([31]) Nämä turvallisuusmääräykset eriteltiin sittemmin 17 päivänä maaliskuuta 1998 annetussa neuvoston direktiivissä 98/18/EY, joka on saatettu osaksi Italian kansallista lainsäädäntöä 4 päivänä helmikuuta 2000 annetulla asetuksella nro 45, 14 päivänä huhtikuuta 2003 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/24/EY, joka on saatettu osaksi Italian kansallista lainsäädäntöä 8 päivänä maaliskuuta 2005 annetulla asetuksella nro 52, sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/25/EY, joka on saatettu osaksi Italian kansallista lainsäädäntöä 14 päivänä maaliskuuta 2005 annetulla asetuksella nro 65.

([32]) Kaikki vuoden 2009 lain 19 b §:n 19 momentin nojalla myönnetyt varat (eli 7 000 000 euroa) sekä 16 750 000 euroa lain 102/2009 nojalla myönnetyistä varoista.

([33]) Vajaakäytössä olevien alueiden kehittämiseen tarkoitettu rahasto *Fondo Aree Sottoutilizzate* (FAS) on kansallinen rahasto, jolla tuetaan Italian aluepolitiikan täytäntöönpanoa. Sen varat on varattu pääasiassa alueille, jotka Italian viranomaiset ovat määrittäneet tällaisiksi alueiksi.

([34]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, nro 137, 16.6.2009.

2) Tirrenia-konsernille myönnetty julkisen palvelun korvaus oli tarpeen alueellisen jatkuvuuden varmistamiseksi saarten kanssa sellaisilla meriliikenneyhteyksillä, joita yksityiset markkinatoimijat eivät riittävästi tarjonneet

3) reittien perusteellinen järkeistäminen oli saatu päätökseen 10 päivänä maaliskuuta 2009. Tässä prosessissa otettiin huomioon merkitykselliset sosiaaliset, työllisyyteen liittyvät ja taloudelliset näkökohdat sekä tarve turvata alueellisen jatkuvuuden kannalta olennaiset yhteydet, ja sen yhteydessä kuultiin kuutta asianomaista aluetta. Italian mukaan järkeistäminen johti siihen, että julkisen palvelun nettokustannukset laskivat noin 66 miljoonalla eurolla ja noin 600 miehistön jäsentä koko Tirrenia-konsernista irtisanottiin. Italia muistutti myös, että vuoden 2009 järkeistämisprosessi täydensi aiempia toimia (vuosina 2004, 2006 ja 2008), joilla supistettiin Tirrenia-konsernin tarjoamia palveluja

4) tavoitteena oli i) säilyttää yhteydet, jotka ovat tarpeen saarten ja mantereen välisen alueellisen jatkuvuuden sekä terveyttä, opiskelua ja liikkumista koskevien oikeuksien varmistamiseksi, ii) järkeistää reittejä, joilla yksityiset toimijat tarjosivat samat yhteydet samana ajanjaksona taaten samanlaisen laadun ja jatkuvuuden, ja iii) järkeistää sellaisia kesäkaudella liikennöitäviä ja suurnopeusyhteyksiä, jotka palvelevat ainoastaan henkilöliikennettä

5) kirjeessä annettiin yleiskatsaus Tirrenia-konsernin yritysten liikennöimistä reiteistä vuonna 2008 sekä reiteistä, joita Tirrenia-konsernin yritykset liikennöisivät vuonna 2009 reittien vähentämisen jälkeen. Italian mukaan viimeksi mainitut reitit muodostivat perustan uusille sopimuksille, jotka oli määrä tehdä Tirrenia-konsernin yritysten uusien omistajien kanssa.

(89) Komission energiasta ja liikenteestä vastaava pääjohtaja lähetti Italialle 21 päivänä joulukuuta 2009 kirjeen, jossa todettiin muun muassa, että ottaen huomioon Italian meriliikenteen kabotaasimarkkinoiden radikaalin uudistamisen sekä huomattavat sosiaaliset vaikutukset, joita yksityistäminen olisi aiheuttanut, jos tarjouskilpailu olisi järjestetty yksinkertaisten palveluhankintasopimusten perusteella, kyseisten laivayhtiöiden ulkoistaminen tällaisten toimeksiantosopimusten kanssa oli – periaatteessa ja poikkeuksellisesti – hyväksyttävää neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3577/92 ([35]) (meriliikenteen kabotaasista annettu asetus) säädetyn yhteisön laivanvarustajien syrjintäkiellon periaatetta koskevan kriteerin täyttymisen varmistamiseksi. Komissio huomauttaa, ettei meriliikenteen kabotaasista annetussa asetuksessa edellytetä, että jäsenvaltiot yksityistävät meriliikenneyrityksensä vaan niiden on vain vapautettava kyseiset erityismarkkinat.

(90) Komissio lähetti 29 päivänä tammikuuta 2010 ([36]) virallisen huomautuksen meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen virheellisestä täytäntöönpanosta. Kirjeessä komissio muistutti, että kyseisen asetuksen mukaan silloin, kun jäsenvaltio tekee sopimuksia julkisesta palvelusta tai asettaa julkisen palvelun velvoitteita, se tekee sen syrjimättä ketään unionin laivanvarustajaa. Tämän asetuksen 4 artiklan 3 kohdan mukaan voimassa olevat julkisen palvelun sopimukset voivat olla voimassa kyseisen sopimuksen voimassaolon päättymispäivään asti. Komissio totesi kuitenkin, että Tirrenia-konsernin yritykset jatkoivat meriliikennepalvelujen harjoittamista sen jälkeen, kun niiden kanssa tehdyt palveluhankintasopimukset (alkuperäiset sopimukset) olivat päättyneet. Näiden sopimusten oli määrä päättyä vuoden 2008 lopussa, mutta Italia oli jatkanut niitä useaan otteeseen. Tämän vuoksi komissio kehotti Italiaa esittämään huomautuksensa.

(91) Komission energiasta ja liikenteestä vastaava pääjohtaja myös vastasi Italian 22 päivänä tammikuuta 2010 päivättyyn kirjeeseen 29 päivänä tammikuuta 2010. Pääjohtaja korosti, että hänen vastauksensa koski ainoastaan meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen noudattamista, ei valtiontukikysymyksiä. Tätä taustaa vasten pääjohtaja totesi, että asianomaisia reittejä koskevat perustelut olivat riittäviä poistamaan aiemmin esitetyt epäilyt. Pääjohtaja muistutti, että palveluhankintasopimukset voivat koskea vain reittejä, joilla markkinoiden toiminta on puutteellista.

(92) Italia vastasi 29 päivänä maaliskuuta 2010 komission 29 päivänä tammikuuta 2010 päivättyyn viralliseen huomautukseen.

(93) Italia ilmoitti komissiolle 10 päivänä syyskuuta 2010 pidetyssä *ad hoc* -kokouksessa, että myös kilpailumenettely, joka koski muun muassa Caremarin tuolloin liikennöimiä Pontinon saariston reittejä, viivästyisi. Tämän jälkeen alkuperäisiä sopimuksia jatkettiin 1 päivänä lokakuuta 2010 annetulla lailla nro 163 siihen asti, että Tirrenian ja Siremarin yksityistämiset olisi saatu päätökseen (ks. myös johdanto-osan 31 kappale).

([35]) Neuvoston asetus (ETY) N:o 3577/92, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) (EYVL L 364, 12.12.1992, s. 7).

([36]) Virallinen huomautus hyväksyttiin 28 päivänä tammikuuta 2010 mutta annettiin Italialle tiedoksi vasta seuraavana päivänä.

(94) Näiden tapahtumien perusteella komissio antoi 24 päivänä marraskuuta 2010 täydentävän virallisen huomautuksen. Tässä kirjeessä komissio totesi, että

a) muun muassa Caremarin alkuperäistä sopimusta oli jatkettu automaattisesti ja ilman kilpailumenettelyä

b) kyseisten palveluhankintasopimusten soveltamista oli jatkettu, vaikka kilpailumenettelyä ei ollut saatettu päätökseen myöskään Caremarin osalta

c) se varaa oikeuden antaa tarvittaessa perustellun lausunnon (ottaen huomioon Italian mahdollisesti esittämät huomautukset).

(95) Komissio antoi 21 päivänä kesäkuuta 2012 perustellun lausunnon kolmen entisen Tirrenia-konsernin yrityksen (Caremarin, Laziomarin ja Saremarin) yksityistämisen viivästymisestä. Perusteltu lausunto ei koskenut kolmea muuta yritystä (Tirrenia, Toremar ja Siremar), joiden osalta tarjouskilpailumenettelyt oli saatettu päätökseen vuoden 2011 aikana ([37]). Komissio huomautti, ettei Italia ollut järjestänyt kilpailumenettelyjä muun muassa Laziomarin hoitamia meriliikenteen kabotaasireittejä koskevien palveluhankintasopimusten tekemiseksi, vaikka niitä koskevien alkuperäisten sopimusten normaalista päättymisajankohdasta oli kulunut jo yli kolme vuotta. Kyseisiä sopimuksia oli jatkettu automaattisesti ja toistaiseksi, mikä esti muita unionin laivanvarustajia kilpailemasta niistä.

(96) Italia vastasi 8 päivänä elokuuta 2012 perusteltuun lausuntoon toteamalla, että kyseisiä yrityksiä ja niille annettuja uusia palveluhankintasopimuksia koskevat hankintailmoitukset oli julkaistu tai julkaistaisiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Laziomaria koskeva ilmoitus oli lähetetty julkaistavaksi 1 päivänä elokuuta 2012.

(97) Laziomarin uudeksi omistajaksi tuli 14 päivänä tammikuuta 2014 CLN, joka allekirjoitti kymmenvuotisen palveluhankintasopimuksen yhteyksistä Pontinon saaristoon.

(98) Italia ilmoitti komissiolle 15 päivänä heinäkuuta 2016 päivätyllä kirjeellä, että kaikkien entisen Tirrenia-konsernin yritysten yksityistäminen oli saatettu päätökseen. Komissio päätti 8 päivänä joulukuuta 2016 lopettaa rikkomusmenettelyn.

3. **MENETTELYN ALOITTAMISEN JA LAAJENTAMISEN SYYT**

3.1 **Laziomarin ja Italian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen** ([38])

3.1.1 *Altmark-tuomion noudattaminen ja tuen olemassaolo*

(99) Komissio katsoi vuoden 2011 päätöksessään alustavasti, että entisen Tirrenia-konsernin kaikkien yritysten kanssa alun perin tehtyihin sopimuksiin sisältynyt julkisen palvelun velvoitteiden määritelmä ei ollut ollut riittävän selkeä, minkä takia se ei voinut lopullisesti päätellä, sisälsikö alkuperäinen sopimus ilmeisen virheen. Komissiolla ei tuolloin ollut kattavaa näkemystä velvoitteista, joita oli tosiasiallisesti asetettu muun muassa Pontinon saariston reittien liikennöinnille verrattuna kilpailijoiden joillakin noista reiteistä tarjoamiin palveluihin.

(100) Komissio katsoi alustavasti, että *Altmark*-tuomiossa ([39]) vahvistettu toinen edellytys täyttyi, sillä korvauksen laskentaperusteena olevat parametrit oli vahvistettu etukäteen ja avoimuusvaatimuksia noudattaen. Komissio totesi erityisesti, että kyseiset parametrit on kuvattu alkuperäisissä sopimuksissa (vuoden 2009 korvaus) sekä CIPEn toimintaohjeessa (korvaus vuodesta 2010 eteenpäin).

([37]) Vaikka Tirrenian, Toremarin ja Siremarin omistusoikeus luovutettiin muodollisesti vasta vuonna 2012.

([38]) Vuoden 2011 päätös sisältää perustelut menettelyn aloittamiselle muun muassa tuesta, jota on maksettu entisen Tirrenia-konsernin muodostaneille kuudelle yritykselle alkuperäisten sopimusten perusteella. Vuoden 2011 päätöksen antamisajankohtana (5 päivänä lokakuuta 2011) Caremar oli juuri siirtänyt Pontinon saaristoreittien meriliikennepalvelut Laziomarille (1 päivänä kesäkuuta 2011). Vaikka vuoden 2011 päätöksessä ei nimenomaisesti viitata Laziomariin, komission alustava arvio kyseisiä reittejä koskevasta alkuperäisestä sopimuksesta koskee myös Laziomaria, joka on näiden reittien uusi liikennöijä.

([39]) Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio, *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(101) Komissio katsoi kuitenkin, että kolmas *Altmark*-tuomion edellytys ei näyttänyt täyttyvän ja että toimijat olivat mahdollisesti saaneet liiallisia korvauksia julkisen palvelun tehtävien suorittamisesta. Komissio epäili erityisesti entisen Tirrenia-konsernin yrityksille vuodesta 2009 alkaen maksettujen korvausten oikeasuhteisuutta, koska kyseisille yrityksille asetettuja velvoitteita ei ole määritelty selkeästi. Komissio epäili myös sitä, kuvastaako vuodesta 2010 lähtien sovellettu 6,5 prosentin riskipreemio asianmukaista riskitasoa, sillä alustavasti näytti siltä, etteivät toimijat kantaneet tällaisten palvelujen toteuttamisesta tavallisesti aiheutuvia riskejä.

(102) Komissio katsoi myös alustavasti, ettei neljäs Altmark-edellytys täyttynyt, koska alkuperäistä sopimusta oli jatkettu ilman tarjouskilpailua. Komissio huomautti vielä, ettei sille ollut toimitettu minkäänlaista näyttöä tueksi väitteelle, jonka mukaan toimijat olisivat todella tuottaneet kyseisen palvelun yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin.

(103) Vuoden 2011 päätöksessä komissio tuli näin ollen alustavasti siihen tulokseen, että toimijoille alkuperäisten sopimusten jatkoaikana maksetut julkisen palvelun korvaukset olivat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Komissio katsoi myös, että tätä tukea olisi pidettävä uutena tukena.

3.1.2 *Soveltuvuus sisämarkkinoille*

(104) Vuoden 2011 päätöksessä komissio katsoi alustavasti, että vuosina 2009–2011 maksettu julkisen palvelun korvaus ei kuulunut sen paremmin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen ([40]) kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2005 puitteiden ([41]) soveltamisalaan. Näin ollen komissio arvioi tätä toimenpidettä suoraan SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan nojalla ja totesi, että sillä oli epäilyksiä siitä, täyttyivätkö soveltuvuusedellytykset.

(105) Komissio totesi vuoden 2012 päätöksessä, että uusi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskeva päätöspaketti, johon kuuluivat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehty päätös ([42]) sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat vuoden 2011 puitteet ([43]), oli tullut voimaan 31 päivänä tammikuuta 2012. Komissio katsoi alustavasti, ettei alkuperäisten sopimusten jatkamisen nojalla myönnettyä julkisen palvelun korvausta voinut pitää soveltuvana sisämarkkinoille tai vapauttaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta.

(106) Vuoden 2010 laissa säädettiin alkuperäisten sopimusten jatkamisesta 30 päivästä syyskuuta 2010 yksityistämisprosessin loppuun asti. Näin ollen Laziomarin 1 päivän kesäkuuta 2011 ja yksityistämisen välisenä aikana saamaa korvausta voitiin arvioida yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden perusteella.

3.2 **Laziomarin yksityistäminen**

(107) Vuoden 2012 päätöksessä komissio totesi epäilevänsä, ettei Laziomarin myyntiä koskeva tarjouskilpailumenettely ollut riittävän avoin ja ehdoton sen varmistamiseksi, että myynti toteutuisi markkinahintaan.

(108) Komissio katsoi, että tietyt yksityistämisen yhteydessä asetetut edellytykset saattoivat rajoittaa tarjoajien lukumäärää ja/tai vaikuttaa myyntihintaan. Komissio muistutti vakiintuneesta käytännöstään, jota se soveltaa valtion omistuksessa oleville yrityksille kuuluvien (tai valtiosta johtuvien) varojen myynnissä: sellaiset muut kuin taloudelliset näkökohdat, joihin yksityinen myyjä ei kiinnittäisi huomiota, kuten yleiseen järjestykseen liittyvät syyt, työllisyysvaatimukset tai aluekehitys, viittaavat valtiontuen olemassaoloon, jos niiden perusteella asetetaan mahdolliselle ostajalle raskaita velvoitteita, jotka ovat siten omiaan laskemaan myyntihintaa.

([40]) Komission päätös 2005/842/EY, tehty 28 päivänä marraskuuta 2005, EY:n perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen (EUVL L 312, 29.11.2005, s. 67).

([41]) Julkisen palvelun velvoitteesta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat yhteisön puitteet (EUVL C 297, 29.11.2005, s. 4).

([42]) Komission päätös 2012/21/EU, annettu 20 päivänä joulukuuta 2011, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen (EUVL L 7, 11.1.2012, s. 3).

([43]) Komission tiedonanto: Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet.

(109) Lisäksi komissio katsoi, että Laziomarin tarjouskilpailumenettelyssä asetetut *rahoitusvaatimukset* rajoittivat tosiasiallisesti tarjouskilpailua rajaamalla mahdolliset tarjoajat olemassa oleviin meriliikenneyrityksiin, sillä kyseisessä tapauksessa myytiin itse yritystä yhdessä sille annetun palveluhankintasopimuksen kanssa ([44]).

(110) Komissio katsoi myös, että *tekniset tarjoukset* pisteytettiin niin, että niiden painoarvo oli huomattavasti suurempi kuin hintatarjouksilla (ks. johdanto-osan 62 kappale), kun taas viranomaiset vahvistivat osakkeiden hinnan.

(111) Edellä esitetyistä syistä komissio totesi alustavasti, ettei Laziomarin myyntiä koskeva yksityistämismenettely ollut ollut riittävän avoin ja ehdoton, jotta se olisi itsessään varmistanut myynnin toteutuvan markkinahintaan ja korkeimman hinnan saamisen osakkeista. Sen vuoksi komissio ei voinut kyseisessä vaiheessa sulkea pois mahdollisuutta, että ostajalle oli annettu taloudellista etua.

(112) Komissio myös katsoi vuoden 2012 päätöstä tehdessään saatavilla olleiden tietojen perusteella, että kaikki yksityistämisen aikana mahdollisesti ilmennyt tuki oli sisämarkkinoille soveltumatonta.

3.3 **Lazion alueen ja Laziomarin välinen uusi palveluhankintasopimus**

3.3.1 *Altmark-tuomion noudattaminen ja tuen olemassaolo ja soveltuvuus*

(113) Vuoden 2012 päätöksessä komissio katsoi alustavasti, ettei Laziomarille myönnetty korvaus täyttänyt *Altmark*-tuomiossa vahvistettuja kriteerejä, joten se oli SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea. Komissio päätyi tähän näkemykseen, koska i) ainakin tietyillä Laziomarin liikennöimillä reiteillä oli kilpailijoita, jotka vaikuttivat tarjoavan samanlaisia palveluja, eivätkä komissiolle toimitetut tiedot olleet riittäviä, jotta olisi voitu todeta, oliko kyseiselle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvälle palvelulle sellaista julkisen palvelun tarvetta, jota markkinavoimat eivät yksin voineet täyttää, ii) korvauksen laskeminen CIPEn toimintaohjeen mukaisesti näytti johtaneen siihen, että toimijalle maksettiin julkisen palvelun tuottamisesta liiallisia korvauksia samoista syistä kuin vuoden 2011 päätöksessä todetut syyt ja iii) *Altmark*-tuomion neljäs kriteeri ei ilmeisesti täyttynyt, sillä tarjouskilpailussa edellytettiin, että tarjouskilpailun voittaja ottaa palveluhankintasopimuksen lisäksi vastuulleen koko Laziomar-yrityksen. Komissio katsoi, että jos palveluhankintasopimus olisi kilpailutettu ilman yrityksen ostoa koskevaa velvollisuutta, se olisi voinut johtaa yhteisön kannalta vähäisempiin kustannuksiin.

3.3.2 *Soveltuvuus sisämarkkinoille*

(114) Laziomarille myönnetyn korvauksen soveltuvuudesta sisämarkkinoille komissio totesi, että Italian viranomaisten toimittamien tietojen perusteella vaikutti siltä, ettei yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehtyä päätöstä voitu soveltaa. Ainakaan komissio ei voinut tehdä päätelmää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen sovellettavuudesta, koska sille ei ollut vielä toimitettu allekirjoitettua sopimusta. Komissiolle ei toimitettu tietoja (esimerkiksi toimeksiannon antamista edeltäneiden kahden vuoden aikana kuljetettujen matkustajien määrästä), joiden perusteella se olisi voinut tutkia, täyttyivätkö muut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyssä päätöksessä vahvistetut soveltuvuusedellytykset. Tämän jälkeen komissio arvioi tukea yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskevien vuoden 2011 puitteiden perusteella mutta esitti epäilynsä sen suhteen, täyttyivätkö kyseisissä puitteissa vahvistetut soveltuvuusedellytykset, ja kehotti Italiaa osoittamaan, että näin oli.

3.4 **Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus**

(115) Vuoden 2011 päätöksessä komissio katsoi alustavasti, että siltä osin kuin kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta ei makseta, kyseinen toimenpide on lakisääteinen etu, johon ei liity valtion varojen siirtoa ja jota ei siten voida pitää valtiontukena. Jos kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta sen sijaan maksetaan, komissio katsoi, että mikäli Laziomarin tarjoama palvelu on varsinaista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua ja kyseinen etuoikeus on annettu vain tällaisen palvelun kattamille reiteille, se ei johda ylimääräiseen taloudelliseen etuun, koska kyse on olennaisesta osatekijästä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun toteuttamisessa. Komissio pyysi kuitenkin Italiaa ja kolmansia osapuolia toimittamaan lisätietoja tästä toimenpiteestä.

([44]) Tarjouspyynnössä edellytettiin, että mahdollisten tarjoajien kokonaisliikevaihto meriliikenteen alalla ei kolmen edellisen vuoden aikana voinut olla alle 60 miljoonaa euroa.

(116) Koska komissio epäili yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua koskevan toimeksiannon oikeutusta, se ei voinut päätellä toimenpiteen soveltuvuutta sisämarkkinoille, jos sitä olisi pidettävä tukena.

3.5 **Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet**

(117) Vuoden 2011 päätöksessä komissio katsoi alustavasti, että kaikki vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet olivat valtiontukea entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, myös Laziomarille. Toimenpiteitä olivat 1) mahdollisuus käyttää alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettuja varoja maksuvalmiustarkoituksiin, 2) yksityistämiseen liittyvät verovapautukset ja 3) mahdollisuus käyttää FAS-rahaston varoja. Komissio pyysi Italiaa selventämään, olivatko nämä toimenpiteet tarpeen julkisen palvelun tarjoamiseksi, ja jos olivat, millä tavalla.

(118) Komission alustavan näkemyksen mukaan kyseiset toimenpiteet olivat todennäköisesti toimintatukea sellaisten kustannusten alentamiseksi, joista Laziomar ja muut entisen Tirrenia-konsernin yritykset olisivat muutoin vastanneet itse, joten niitä oli pidettävä sisämarkkinoille soveltumattomina.

4. **ITALIAN HUOMAUTUKSET**

4.1 **Julkisen palvelun velvoitteet ja kilpailuympäristö**

(119) Italia toimitti luettelon reiteistä (ja niiden tueksi reittitiedot vahvistavat oikeudelliset asiakirjat), joita Caremar ja myöhemmin Laziomar liikennöi julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti, mukaan lukien tiedot reittien vuorotiheydestä ja aikatauluista eri kausina, sekä tiedot kilpailuympäristöstä ja julkisen palvelun velvoitteiden asettamiseen johtaneista syistä.

(120) Italia huomautti varsinaisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun olemassaolon osalta, että edellä tarkoitettujen julkisen palvelun velvoitteiden tarkoituksena oli varmistaa alueellinen jatkuvuus ja mantereen ja saarten väliset yhteydet sekä taata saarten julkisten palvelujen ja sosiaalipalvelujen moitteettoman toiminnan kannalta välttämättömien tavaroiden ja erikoistavaroiden toimitus. Kyseinen palvelu myös edistää saarten talouskehitystä, täyttää saariyhteisöjen välttämättömät ympärivuotiset liikkumistarpeet ja varmistaa perustuslaissa taatun alueellista jatkuvuutta koskevan oikeuden toteutumisen. ([45])

(121) Kilpailuympäristön osalta Italia toimitti tietoja, joista käy ilmi, että Laziomar on asianomaisilla linjoilla ainoa ympärivuotisesti liikennöivä toimija, kun taas joillakin reiteillä on ollut kilpailua sesongin aikana. Italia katsoo kuitenkin, että Laziomarin tarjoamaa palvelua ei voida korvata ja että markkinavoimat eivät olisi voineet yksin taata alueellista jatkuvuutta.

4.2 **Laziomarin yksityistäminen**

4.2.1 *Laziomarin myyntihinta*

(122) Italian mukaan Laziomarin yksityistämisessä yrityksen koko osakepääoma siirrettiin Lazion alueen käynnistämässä julkisessa tarjouskilpailumenettelyssä. Alueellisen jatkuvuuden ylläpitämiseksi menettelyyn kuului myös toimeksianto, joka koski julkisten meriliikennepalvelujen tarjoamista Lazion saaristossa kymmenen vuoden ajan.

(123) Lazion alue tilasi riippumattoman asiantuntija-arvion (ks. johdanto-osan 66 ja 67 kappale) Laziomarin myynnin oikeudellisten ja taloudellisten kysymysten arvioimiseksi. Italian mukaan tässä arvioinnissa kuvaillaan selkeästi ja tiiviisti Laziomarin osakepääoman markkina-arvon määrittämiseksi käytetyt menettelyt.

([45]) Italian mukaan alueellisen jatkuvuuden tarve on ensiarvoisen tärkeä erityisesti Ponzan saarella, joka sijaitsee noin 27 meripeninkulman päässä Terracinasta ja 36 meripeninkulman päässä Anziosta ja jolla on alle 3 400 asukasta. Italian mukaan tilanne on samankaltainen myös Ventotenen saarella, jolla asukkaita on alle 800.

4.2.2 *Menettelyn avoimuus ja syrjimättömyys*

(124) Italia korostaa, että menettelyt toteutettiin avoimuutta ja syrjimättömyyttä koskevien oikeudellisten periaatteiden mukaisesti. Italian mukaan kaikille seitsemälle tarjouskilpailumenettelyn seuraavaan vaiheeseen hyväksytylle osapuolelle annettiin tarjouksen tekemistä varten tarvittavat tiedot, mukaan lukien tarjouskilpailuja koskevat säädökset liitteineen, palveluhankintasopimus liitteineen sekä osakkeiden siirtoa koskeva sopimus liitteineen.

(125) Italia toteaa lisäksi, että Lazion alue poisti tarjouspyynnöstä ne rahoitusta koskevat kelpoisuusvaatimukset, jotka olisivat mahdollistaneet ainoastaan merenkulkuyritysten osallistumisen menettelyyn (ks. johdanto-osan 109 kappale). Jotta tarjouskilpailuun osallistuminen olisi mahdollisimman laajaa, tarjouspyynnössä annettiin tarjoajille lisäksi nimenomaisesti mahdollisuus osallistua yhdessä väliaikaisina tarjoajien ryhmittyminä, yhteenliittyminä tai eurooppalaisina taloudellisia etuyhtyminä (ETEY).

(126) Vastauksena komission epäilyksiin siitä, että teknisillä tarjouksilla oli huomattavasti suurempi painoarvo (70 pistettä) kuin hintatarjouksilla (30 pistettä), Italia viittaa korkeimman hallinto-oikeuden 30 päivänä maaliskuuta 2017 antamaan tuomioon nro 782/2017 ([46]), jossa todettiin, että sopimuspuolen olisi tätä perustetta soveltaessaan painotettava tarjoukseen liittyviä laadullisia tekijöitä ja valittava perusteet, joilla varmistetaan teknisten profiilien tehokas vertailu kilpailussa. Tätä varten sen olisi vahvistettava hintatarjoukselle suunniteltu enimmäispistemäärä sen varmistamiseksi, että tämä seikka ei ole etusijalla muihin nähden.

(127) Italian mukaan erilaisen painoarvon ansiosta tarjoukseen liittyviä laadullisia tekijöitä on voitu arvioida johdonmukaisesti ja estää liian alhaiset hinnat, joita olisi ollut vaikea ylläpitää vaarantamatta julkisen palvelun laatua. Lisäksi näin voitiin mahdollistaa merkittävät kustannussäästöt Lazion alueella, koska tarjouskilpailun voittaneen tarjoajan kanssa tehtiin sopimus, jonka perusteella se suorittaisi julkista palvelua 10,8 prosenttia alhaisemmalla korvauksella perushintaan verrattuna (ks. johdanto-osan 75 kappale).

4.3 **Altmark-edellytysten täyttyminen alkuperäisen sopimuksen jatkamisen ja uuden palveluhankintasopimuksen yhteydessä**

(128) Italia väittää, että neljä Altmark-kriteeriä täyttyvät sekä vuosien 2011–2013 että vuosien 2014–2024 osalta seuraavin perustein:

— Komissio ei kiistänyt ensimmäistä ja toista Altmark-kriteeriä vuoden 2012 päätöksessään.

— Kolmannen Altmark-kriteerin ja komission vuoden 2011 päätöksessään esittämien epäilyjen osalta, joiden mukaan CIPEn toimintaohjeessa vahvistettu 6,5 prosentin riskipreemio ei näytä vastaavan asianmukaista riskitasoa (johdanto-osan 206 ja 207 kappale), Italia viittaa Messinan ja Reggio Calabrian välisen meriliikenteen henkilökuljetuksen nopean yhteyden liikennöintiä Italiassa koskevaan, 13 päivänä kesäkuuta 2017 annettuun komission päätökseen, jossa käytettyä laskentamenetelmää (jossa sovellettiin kiinteää 8 %:n odotettua korvausta) ei kiistetty ([47]). Viimeksi mainitussa tapauksessa komissio hyväksyi erityisesti sen, että 8 prosentin korvaus koostui CIPEn toimintaohjeessa tarkoitetusta 6,5 prosentin riskipreemiosta, kun otetaan huomioon, että sopimukseen ei liittynyt yksinoikeuksien myöntämistä, ja lisäksi 1,5 prosentin korotuksesta sopimuksen lyhyen keston huomioimiseksi. Lisäksi Italia viittaa uuteen palveluhankintasopimukseen ja väittää, että toimenpiteitä taloudellisen ja rahoituksellisen tasapainon palauttamiseksi voidaan soveltaa vain, jos nettotulot muuttuvat yli 3 prosenttia, kun taas Laziomar olisi joutunut vastaamaan alle 3 prosentin vähennyksestä. Näin pystytään myös välttämään mahdolliset liialliset korvaukset.

— Italia katsoo, että myös neljäs Altmark-kriteeri täyttyy, koska palveluhankintasopimuksesta on järjestetty avoin tarjouskilpailumenettely, jonka avulla voidaan valita tarjoaja, joka kykenee tarjoamaan palvelut mahdollisimman vähäisin kustannuksin. Lisäksi Italia toteaa uuden palveluhankintasopimuksen liittämisestä Laziomarin yksityistämiseen, että Laziomarin myyntitarjous on vain noin 1,4 prosenttia julkiselle palvelulle vahvistetusta kokonaismäärästä (eli 127 520 740 euron kokonaiskorvauksesta kymmenen vuoden sopimuskauden aikana). Näin ollen liittämisellä ei näytä olevan merkittävää vaikutusta tarjoajan valinnan lopputulokseen palvelun kustannusten osalta.

([46]) Tuomio annettiin infrastruktuuri- ja liikenneministeriön pyynnöstä, joka koski lakiehdotusta 18 päivänä huhtikuuta 2016 annetun asetuksen nro 50 täydentävistä ja korjaavista säännöksistä (eli julkisia sopimuksia koskevan lain oikaisua koskeva asetus).

([47]) SA.42710 SGEI – meriliikenteen henkilökuljetuksen nopea yhteys Messinan ja Reggio Calabrian välillä.

4.4 **Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus**

(129) Kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden osalta (ks. johdanto-osan 83 kappale) Italia väittää, että etuoikeus on perusteltu julkiseen palveluun liittyvän tarpeen vuoksi, eikä Laziomar saa mitään sellaista taloudellista etua, jonka seurauksena valtio menettäisi varoja.

(130) Italian mukaan kaikki lauttaliikenteen toimijat maksavat asianomaisille satamaviranomaisille vakiomaksuja kiinnityspaikasta. Italia väittää myös, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus on myönnetty vain julkisen palvelun reiteillä ja että Laziomar ei ole maksanut aiemmin eikä maksa mitään lisämaksua kyseisestä etuoikeudesta, koska satamat antaisivat sen valita ensimmäisenä tulo- ja lähtöaikansa, vaikka sillä ei olisi muodollisesti tällaista etuoikeutta julkisen palvelun tehtävänsä vuoksi.

4.5 **Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet**

(131) Italia toteaa myös vuoden 2010 laissa säädettyjen toimenpiteiden osalta (ks. johdanto-osan 84–86 kappale), että näitä toimenpiteitä ei ole kohdennettu Laziomariin, eikä Laziomar ole hyötynyt niistä tai hyödy niistä tulevaisuudessa.

(132) Tässä yhteydessä Italia toteaa, että Caremarille, joka tuolloin liikennöi itse Pontinon saariston merikabotaasireiteillä, oli kohdennettu ja se oli tosiallisesti käyttänyt laissa 102/2009 jo osoitettuja varoja. Caremarille myönnettiin 1 410 000 euroa kahden Laziomarille myöhemmin maksutta luovutetun aluksen (Quirino ja Tetide) parantamista varten. Lisäksi todetaan, että näitä varoja ei ole käytetty maksuvalmiustarkoituksiin.

(133) Yksityistämiseen liittyvien verovapautusten osalta Italia väittää, ettei tätä toimenpidettä sovellettu yhteisöveroon, koska Caremarin, Saremarin ja Toremarin omistusoikeudet luovutettiin alueille ilmaiseksi. Koska luovutuksesta ei maksettu mitään, kansallisen tuloverolain 86 §:n 1 momentin a alakohtaa, joka koskee maksua vastaan tehtävän varojen luovutuksen yhteydessä saatua luovutusvoittoa, ei Italian mukaan sovelleta. Arvonlisäverosta Italia totesi, että Caremarin, Saremarin ja Toremarin luovutukset ovat liiketoimia, jotka on vapautettu arvonlisäverosta 26 päivänä lokakuuta 1972 annetun presidentin asetuksen nro 633 10 §:n 1 momentin 4 kohdan nojalla. Muiden välillisten verojen kuin arvonlisäveron osalta Italia korosti, että vuoden 2010 laissa säädetyn vapautuksen tavoitteena oli hallinnon yksinkertaistaminen. Sen vaikutuksia voidaan pitää verotuksen näkökulmasta mitättöminä, eikä se juuri vaikuta kiinteämääräisiin veroihin. Tarkemmin sanottuna kyseinen vapautus koskee rekisteröintiveroa (168 euroa asiakirjaa kohden), maa- ja kiinteistörekisteriveroja (168 euroa kummankin osalta) sekä leimaveroa (14,62 euroa neljältä sivulta).

(134) FAS-rahaston varojen osalta Italia toteaa, ettei Laziomaria ole tuettu sen kautta. Italia myös selvensi, ettei FAS-rahaston varoja käytetty lisäkorvauksen maksamiseksi entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, kuten Laziomarille. Sen sijaan kyseiset varat otettiin käyttöön entisen Tirrenia-konsernin yrityksille maksettaviin julkisen palvelun korvauksiin kohdennettujen talousarviomäärärahojen täydentämiseksi siltä varalta, että kyseiset määrärahat osoittautuisivat riittämättömiksi. Italia huomauttaa, että asetuksen 125/2010 1 §:n 5 b momentin nojalla alueilla oli oikeus käyttää FAS-rahaston varoja rahoittaakseen (osittain) normaalit julkisen palvelun korvaukset ja varmistaakseen siten meriliikennepalvelujen jatkuvuuden. Lisäksi Italia selvensi, että asetuksen 185/2008 26 §:n mukaan vuosina 2009–2011 osoitettiin kunakin 65 miljoonaa euroa Tirrenia-konsernille ja FAS-rahaston varoista nostettiin tämän perusteella 195 miljoonaa euroa. Nämä varat siirrettiin sitten liikenneministeriön tilille, joka oli varattu entisen Tirrenia-konsernin yrityksille (Tirrenia, Siremar, Caremar (tuolloin), Toremar ja Saremar) maksettaviin julkisen palvelun korvauksiin. Italian mukaan kyseinen toimenpide koskee siis ainoastaan varoja, jotka on kohdennettu Italian valtion talousarviosta julkisen palvelun korvausten maksamiseen.

4.6 **Vuosien 2011–2019 korvauksen laskentaa koskevat säännöt ja CIPEn toimintaohjeessa vahvistettu, vuodesta 2010 alkaen sovellettu 6,5 prosentin riskipreemio**

(135) Italia toteaa, että 14 päivään tammikuuta 2014 asti Laziomarille maksetun korvauksen laskemisessa käytettiin CIPEn toimintaohjeessa määriteltyjä parametreja. Korvaus määritellään 15 päivästä tammikuuta 2014 alkaen palveluhankintasopimuksessa CIPEn toimintaohjeessa tarkoitetun menetelmän perusteella ja ottaen huomioon myös Laziomarin ostajan CLN:n tarjousmenettelyn yhteydessä tekemä hintatarjous.

(136) Italia selventää kuitenkin, että koska vuoden 2009 laki rajoittaa korvauksen määrää, laskutapaa päätettiin yksinkertaistaa soveltamalla 6,5 prosentin tasoa kiinteämääräisenä pääoman tuottoasteena. Yksinkertaistettua lähestymistapaa sovellettiin alkuperäisen sopimuksen jatkokaudella ja sovelletaan edelleen Laziomarin kanssa tehdyn uuden palveluhankintasopimuksen nojalla.

(137) Lisäksi Italian mukaan 6,5 prosentin kiinteämääräistä pääoman tuottoastetta pidetään asianmukaisena, kun otetaan huomioon, että sopimuksen 25 artiklassa määrätty tasapainottamismekanismin soveltaminen (ks. johdanto-osan 78 kappale) on hyvin tiukkaa. Tällaista mekanismia (esimerkiksi vuotuisen hintakaton tarkistamista) ei myöskään voida soveltaa tapauksissa, joissa Laziomarin kaltaisille tuensaajalle maksetaan liian vähän korvauksia.

(138) Taulukossa 5 Italia esittää seikat, jotka on otettu huomioon laskettaessa Laziomarin riskipreemiota vuosiksi 2011–2019:

Taulukko 5

Laziomarin sijoitetun pääoman tuotto vuosina 2011–2019

(tuhatta euroa)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aineelliset ja aineettomat kiinteät varat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vaihto-omaisuus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Asiakasluotot ja kaupalliset luotot	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Velat toimittajille	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sijoitettu nettopääoma	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pääoman tuotto (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

4.7 Uusi palveluhankintasopimus ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen noudattaminen

(139) Italia katsoo, että uuden palveluhankintasopimuksen nojalla Laziomarille maksettava julkisen palvelun korvaus ei ole valtiontukea, mutta siltä varalta, että kyseinen tuki katsotaan tueksi, Italia esitti perustelut, joiden mukaan kyseisessä toimenpiteessä on noudatettu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehtyä päätöstä.

(140) Italia toteaa vastauksessaan, että sekä vuoden 2005 että vuoden 2011 yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevia päätöksiä voidaan soveltaa, kun otetaan huomioon, että palveluhankintasopimuksen tekemisestä säädettiin vuoden 2009 lain 19 b §:ssä sekä Lazion alueen asetuksessa.

(141) Italia on esittänyt vuosia 2012 ja 2013 koskevat luvut, jotka osoittavat, että keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä ei ole ylittänyt yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 2 artiklan 1 kohdan d alakohdassa säädettyä 300 000 matkustajan raja-arvoa millään kyseessä olevalla reitillä kahden sitä tilikautta edeltäneen tilikauden aikana, jolloin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu osoitettiin Laziomarille (240 430 matkustajaa vuonna 2012 ja 254 167 matkustajaa vuonna 2013).

4.8 Uusi palveluhankintasopimus ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden noudattaminen

(142) Italia esittää, että Laziomarille toimeksiannettu julkinen palvelu on todellinen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu, joka perustuu toimeksiantoasiakirjaan eli palveluhankintasopimukseen, johon sisältyy ja jossa kuvataan julkisen palvelun velvoitteet, asiaankuuluva alue, korvausmekanismi ja korvauksen laskennassa käytettävät parametrit.

(143) Italian mukaan korvaus ei myöskään ylitä sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi, koska korvauksen määrä vahvistettiin tarjouskilpailumenettelyssä CIPEn toimintaohjeen perusteiden mukaisesti, kun taas sopimuksessa määrätään seurantajärjestelmästä liiallisten korvausten välttämiseksi.

(144) Italia viittaa edelleen tuottoasteen osalta 13 päivänä kesäkuuta 2017 annettuun komission päätökseen (asiassa SA.42710) (ks. johdanto-osan 128 kappale), jossa komissio ei kiistänyt 6,5 prosenttia korkeampaa (eli 8 %:n) tuottoastetta.

5. **ARVIOINTI**

5.1 **SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun tuen olemassaolo**

(145) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(146) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa vahvistetut arviointiperusteet ovat kumulatiivisia. Se tarkoittaa, että kaikkien mainittujen ehtojen on täytyttävä, jotta ilmoitetut toimenpiteet voidaan määritellä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaiseksi valtiontueksi. Taloudellisen tuen olisi

a) oltava jäsenvaltion myöntämä tai valtion varoista myönnetty

b) suosittava jotakin yritystä tai tuotannonalaa

c) vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua

d) vaikutettava jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(147) Komissio toteaa, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus, jota sovelletaan vain julkisen palvelun reiteillä, liittyy erottamattomasti Laziomarin ja sen ostajan CLN:n toimintaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamiseksi. Näin ollen tätä toimenpidettä arvioidaan yhdessä kyseisille yrityksille myönnetyn julkisen palvelun korvauksen kanssa (ks. 5.1.1 ja 5.1.2 jakso).

(148) Lisäksi komissio toteaa, että Italian ja Laziomarin välillä tehtyä uutta palveluhankintasopimusta olisi arvioitava yhdessä Laziomarin yksityistämisen kanssa. Yhteinen arviointi on tarkoituksenmukainen, sillä Italia järjesti uutta palveluhankintasopimusta koskevan tarjousmenettelyn niin, että tarjouskilpailun voittajan oli myös ostettava Laziomarin koko osakepääoma mainitussa palveluhankintasopimuksessa vahvistettujen julkisen palvelun velvoitteiden hoitamiseksi.

5.1.1 *Laziomarin ja Italian välisen alkuperäisen sopimuksen jatkaminen*

5.1.1.1 Valtion varat

(149) Italia antoi Laziomarin tehtäväksi alkuperäisessä sopimuksessa (jota jatkettiin myöhemmin) määritettyjen merireittien liikennöinnin. Alkuperäinen sopimus tehtiin valtion kanssa, ja Laziomarille sen nojalla myönnetyn julkisen palvelun korvauksen maksoi valtio omasta budjetistaan. Näin ollen Laziomarille maksettu julkisen palvelun korvaus katsotaan valtion toteuttamaksi toimenpiteeksi ja valtion varoista peräisin olevaksi.

(150) Komissio panee merkille, että Italian mukaan kaikki lauttaliikenteen harjoittajat maksavat asianomaisille satamaviranomaisille vakiomaksuja kiinnityspaikasta ja että Laziomar ei maksanut lisämaksua kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta. Komissio katsoo kuitenkin, että Italia olisi periaatteessa voinut periä lisämaksua kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta, joten valtio on menettänyt varoja, koska se ei tehnyt niin. Koska kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus myönnetään lailla (ks. johdanto-osan 83 kappale), se voidaan katsoa valtion toteuttamaksi toimenpiteeksi.

5.1.1.2 Valikoivuus

(151) Jotta toimenpide voidaan katsoa valtiontueksi, sen on oltava valikoiva. Julkisen palvelun korvaus kyseisten meriliikennepalvelujen tuottamisesta on myönnetty vain Laziomarille, joten se on valikoiva. Koska kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus myönnettiin vain entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, kuten Laziomarille, sekin on valikoiva toimenpide.

5.1.1.3 Taloudellinen etu

(152) Komissio muistuttaa, että yritykselle myönnetyt julkisen palvelun korvaukset eivät saa muodostaa taloudellista etua tiettyjen, tarkoin määriteltyjen ehtojen valossa.

(153) *Altmark*-tuomiossa ([48]) unionin tuomioistuin katsoi erityisesti, että siltä osin kuin valtion toimenpidettä on pidettävä korvauksena, joka on vastike edunsaajayritysten suorittamista palveluista, jotka johtuvat julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä, siten, että kyseiset yritykset eivät todellisuudessa saa taloudellista etua ja että kyseinen toimenpide ei näin ollen aseta kyseisiä yrityksiä edullisempaan kilpailutilanteeseen suhteessa niiden kilpailijayrityksiin, tällaiseen toimenpiteeseen ei sovelleta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohtaa.

(154) Unionin tuomioistuin teki kuitenkin myös selväksi, että jotta tällaista julkisen palvelun korvausta ei katsottaisi tietyssä tapauksessa valtiontueksi, sen on täytettävä kumulatiivisesti seuraavat neljä kriteeriä (nk. Altmark-kriteerit):

— Edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiassa annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen, ja nämä velvoitteet on määriteltävä selvästi (ensimmäinen Altmark-kriteeri).

— Ne parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etukäteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi (toinen Altmark-kriteeri).

— Korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuu, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto (kolmas Altmark-kriteeri).

— Silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaavaa yritystä ei tietyssä konkreettisessa tapauksessa valita julkisia hankintoja koskevassa menettelyssä, jossa on mahdollista valita ehdokas, joka kykenee tuottamaan kyseiset palvelut yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, tarvittavan korvauksen taso on määritettävä tarkastelemalla kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto (neljäs Altmark-kriteeri).

(155) Komissio täsmensi Altmark-kriteerien osalta soveltamaansa lähestymistapaa valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen annetussa tiedonannossa ([49]), jäljempänä 'yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva tiedonanto'.

(156) Koska Altmark-kriteerit on täytettävä kumulatiivisesti, yhdenkin kriteerin jääminen täyttymättä johtaa siihen, että komissio toteaa tutkinnan kohteena olevan toimenpiteen antavan tuensaajalle taloudellista etua. Komissio arvioi ensin neljännen Altmark-kriteerin täyttymistä.

(157) Neljännen Altmark-kriteerin mukaan korvauksen on vastattava suuruudeltaan välttämätöntä vähimmäismäärää, jotta sitä ei katsottaisi valtiontueksi. Kriteerin katsotaan täyttyvän, jos julkisen palvelun korvauksen saaja on valittu julkisella tarjouskilpailulla, jossa on mahdollista valita tarjoaja, joka kykenee tuottamaan palvelut yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, tai vaihtoehtoisesti jos korvauksen laskemisessa on käytetty perusteena tehokkaan yrityksen kustannuksia.

([48]) Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio, *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([49]) Komission tiedonanto Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4).

(158) Laziomaria ei valittu julkisen tarjouskilpailun perusteella millekään alkuperäisen sopimuksen jatkokaudelle 1 päivän kesäkuuta 2011 ja 14 päivän tammikuuta 2014 välisenä aikana. Italia vain jatkoi käytössä olevan järjestelmän voimassaoloa, minkä johdosta vakiintuneella toimijalla oli mahdollisuus saada edelleen korvausta julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä.

(159) Italia ei myöskään ole millään tavalla ilmaissut komissiolle, että korvauksen määrä olisi määritetty tarkastelemalla kustannuksia, joita velvoitteiden täyttämisestä aiheutuisi keskivertoyritykselle, joka on hyvin johdettu ja jolla on riittävät kuljetusvälineet julkiselle palvelulle asetettujen velvoitteiden täyttämiseen, kun otetaan huomioon toiminnasta saatavat tulot ja velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto.

(160) Komissio päättelee tästä, ettei neljäs Altmark-kriteeri täyty nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa.

(161) Koska käsiteltävässä tapauksessa kaikkia neljää Altmark-kriteeriä ei ole täytetty kumulatiivisesti, komissio katsoo, että alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella maksettu korvaus merireittien liikennöinnistä antoi Laziomarille taloudellista etua.

(162) Kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden osalta komissio muistuttaa ensinnäkin, että Italian kilpailuviranomainen AGCM on ainakin kahteen otteeseen katsonut, että kyseisellä toimenpiteellä on taloudellista arvoa. ([50]) Laziomar ei kuitenkaan maksa mitään kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta (ks. johdanto-osan 130 kappale). Lisäksi komissio toteaa, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus voi ainakin teoriassa alentaa toimijalle aiheutuvia kustannuksia (esimerkiksi koska taattu kiinnityspaikka voi vähentää odottelua satamassa ja siten laskea polttoaine-kustannuksia) tai lisätä sen tuloja (esimerkiksi koska tietyt lähtö- ja tuloajat saattavat olla kysytympiä matkustajien keskuudessa). Lauttaliikenteen käyttäjät saattavat nimittäin suosia toimijaa, jolla on kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus, koska tällainen etuoikeus mahdollistaa nopeamman kiinnittymisen laituriin. Vaikka tällaiset vaikutukset toteutuisivat vain rajatuissa olosuhteissa tai olisivat melko vähäisiä, kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus saattoi antaa Laziomarille taloudellista etua.

5.1.1.4 Vaikutus kilpailuun ja kauppaan

(163) Kun jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa yrityksen asemaa unionin sisäisessä kaupassa muihin kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. ([51]) Riittää, että tuensaaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla. ([52])

(164) Tarkasteltavassa asiassa tuensaaja kilpailee muiden meriliikenteen palveluja unionissa tarjoavien yritysten kanssa, etenkin kansainvälisen meriliikenteen markkinat vapauttaneen neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 ([53]) ja meriliikenteen kabotaasimarkkinat vapauttaneen meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen voimaantulon jälkeen. Se, että Laziomar oli tuolloin ainoa toimija joillakin reiteillä, ei tarkoita, että muut (kansainväliset) toimijat eivät olisi voineet olla kiinnostuneita tarjoamaan vastaavia meriliikennepalveluja. Näin ollen alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella merireittien liikennöinnistä maksettu korvaus saattoi vaikuttaa unionin kauppaan ja vääristää kilpailua sisämarkkinoilla. Samoista syistä tämä päätelmä pätee myös kiinnityspaikkaa koskevaan etuoikeuteen.

5.1.1.5 Päätelmät

(165) Komissio katsoo, että koska kaikki SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt kriteerit täyttyvät, sekä alkuperäisen sopimuksen peräkkäisten jatkokausien perusteella maksettu julkisen palvelun korvaus että julkisen palvelun reiteillä myönnetty kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ovat Laziomarille myönnettyä valtiontukea.

([50]) Päätös (EU) 2020/1412, johdanto-osan 265 kappale.

([51]) Ks. erityisesti yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.9.1980, Philip Morris v. komissio, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11 kohta; tuomio 22.11.2001, *Ferring*, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, 21 kohta ja tuomio 29.4.2004, Italia v. komissio, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, 44 kohta.

([52]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio, Het Vlaamse Gewest v. komissio, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([53]) Neuvoston asetus (ETY) N:o 4055/86, annettu 22 päivänä joulukuuta 1986, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen (EYVL L 378, 31.12.1986, s. 1).

5.1.1.6 Uusi vai voimassa oleva tuki

(166) Komissio toteaa aluksi, ettei (tuolloin) Caremarille meriliikenteen julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta vuoden 2008 loppuun asti maksettua korvausta arvioida tässä päätöksessä. Kyseistä korvausta sekä sitä, voidaanko se luokitella voimassa olevaksi tueksi meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen 4 artiklan 3 kohdan perusteella, arvioidaan erillisessä komission päätöksessä ([54]).

(167) Neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 ([55]) 1 artiklan ensimmäisen kohdan c alakohdan mukaan uudella tuella tarkoitetaan ”kaikkia tukia, eli tukiohjelmia ja yksittäisiä tukia, jotka eivät ole voimassa olevaa tukea, mukaan lukien voimassa olevan tuen muutokset”. Lisäksi SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätään, että komissiolle on annettava ajoissa tieto uusien tukien myöntämistä tai voimassa olevien tukien muuttamista koskevista suunnitelmista ja että niitä ei saa toteuttaa ennen kuin menettelyssä on annettu lopullinen päätös ([56]). Komissio yhtyy unionin tuomioistuinten näkemykseen ([57]), jonka mukaan sellaisen tukiohjelman voimassaoloajan muuttaminen (eli jatkaminen), jolle on asetettu selkeä päättymisaika (eli 31 päivä joulukuuta 2008), riittää tekemään siitä uutta tukea riippumatta siitä, ovatko tuen muut ominaispiirteet muuttuneet.

(168) Edellä esitetyistä syistä komissio katsoo, että riippumatta siitä, luokiteltiinko Caremarille vuoden 2008 loppuun asti maksettu korvaus voimassa olevaksi tueksi ([58]), alkuperäisen sopimuksen peräkkäisten jatkokausien perusteella Laziomarille maksettu julkisen palvelun korvaus olisi katsottava uudeksi tueksi. Tämä päätelmä pätee myös kiinnityspaikkaa koskevaan etuoikeuteen.

5.1.2 *Uuden palveluhankintasopimuksen ja siihen liitetyn Laziomarin liiketoiminnan myöntäminen*

(169) Komission on arvioitava Altmark-kriteerien (ks. johdanto-osan 154 kappale) täyttymistä määrittääkseen, antoiko Laziomarin liiketoimintaan liitetyn uuden palveluhankintasopimuksen myöntäminen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua etua Laziomarille ja sen ostajalle.

5.1.2.1 Ensimmäinen Altmark-kriteeri

(170) Komissio muistuttaa, ettei missään määritellä yhtenäisesti ja täsmällisesti palvelua, jota voidaan pitää unionin lainsäädännön nojalla ensimmäisen Altmark-kriteerin mukaisena tai SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna. ([59]) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 46 kohdassa todetaan seuraavaa:

”Koska erityisiä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun olemassaolon määrittämistä koskevia unionin sääntöjä ei ole olemassa, jäsenvaltioilla on paljon harkinnanvaraa niiden määritellessä tietyn palvelun yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi ja myöntäessä korvausta palvelun tuottajalle. Komission toimivalta rajoittuu sen tarkistamiseen, onko jäsenvaltio tehnyt ilmeisen virheen määritellessään palvelun yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi, ja korvaukseen mahdollisesti sisältyvän valtiontuen arviointiin. Jos unioni on antanut erityissääntöjä, ne rajoittavat jäsenvaltioiden harkintavaltaa. Tästä huolimatta komissiolla on velvollisuus arvioida, onko yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut määritelty valtiontuen valvonnan kannalta oikein.”

(171) Kansallisilla viranomaisilla on siten oikeus katsoa, että tietyt palvelut ovat yleishyödyllisiä ja niitä varten on määrättävä julkisen palvelun velvoite, jotta varmistetaan yleisen edun suojelu silloin, kun markkinavoimien avulla ei voida taata palvelun riittävää tasoa tai vaadittuja edellytyksiä.

(172) Kabotaasin osalta tarkat unionin säännöt julkisen palvelun velvoitteita varten vahvistetaan meriliikenteen kabotaasista annetussa asetuksessa. Säännöt meriliikenteeseen osallistuville yrityksille mahdollisesti myönnetyn valtiontuen tutkimista varten määritetään puolestaan yhteisön suuntaviivoissa meriliikenteen valtiontuelle ([60]), jäljempänä ’meriliikenteen suuntaviivat’.

([54]) Päätös (EU) 2020/1411.

([55]) Neuvoston asetus (EU) 2015/1589, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9).

([56]) Unionin tuomioistuimen tuomio, DEI ja komissio v. Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, 45 kohta.

([57]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio, Diputación Foral de Álava ym. v. komissio, yhdistetyt asiat T-127/99, T-129/99 ja T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, 175 kohta.

([58]) Päätös (EU) 2020/1411.

([59]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio, BUPA ym. v. komissio, T-289/03, Kok. 2008, s. II-00081, ECLI:EU:T:2008:29, 96 kohta. Ks. myös julkisasiamies Tizzanon ratkaisuehdotus asiassa C-53/00, *Ferring*, 8.5.2001, Kok., s. I-09069 ja julkisasiamies Jacobsin ratkaisuehdotus asiassa C-126/01, *GEMO*, 30.4.2002, Kok. 2003, s. I-13769.

([60]) Komission tiedonanto C(2004) 43 – Yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle (EUVL C 13, 17.1.2004, s. 3).

(173) Meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

> ”Jäsenvaltio voi tehdä sopimuksia julkisesta palvelusta niiden laivanvarustamojen kanssa, jotka harjoittavat säännöllistä liikennettä saariin, saarille ja saarien välillä, tai asettaa näille julkisen palvelun velvoitteita kabotaasipalvelujen tarjoamisen edellytykseksi. Kun jäsenvaltio tekee sopimuksia julkisesta palvelusta tai asettaa julkisen palvelun velvoitteita, tämä on tehtävä syrjimättä ketään yhteisön laivanvarustajaa.”

(174) Meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa säädetään, että palveluhankintasopimus voi kattaa liikennepalvelut, jotka vastaavat jatkuvuutta, säännöllisyyttä, kapasiteettia ja laatua koskevia sovittuja standardeja, lisäkuljetuspalvelut, liikennepalvelut määrätyin hinnoin ja ehdoin, erityisesti tietyille matkustajaryhmille tai tietyille reiteille tarkoitetut palvelut, sekä palvelujen mukauttamisen todellisten tarpeiden mukaan.

(175) Meriliikenteen suuntaviivojen 9 jakson mukaan ”julkisen palvelun velvoitteita voidaan asettaa tai julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia voidaan tehdä asetuksen (ETY) N:o 3577/92 4 artiklassa mainituista palveluista”, jotka siis koskevat säännöllistä liikennettä saariin, saarilta ja saarten välillä.

(176) Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä seuraa, että julkisen palvelun velvoitteita voidaan määrätä vain, jos ne perustellaan tarpeella taata säännöllisen laivaliikenteen riittävyys, jota ei voida varmistaa pelkästään markkinavoimin. ([61]) Meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen tulkintaa koskevassa tiedonannossa ([62]) vahvistetaan, että ”jäsenvaltioiden (mukaan luettuina soveltuvin osin alueelliset ja paikalliset viranomaiset) tehtävänä on määritellä, mille reiteille on asetettava julkisen palvelun velvoitteita. Tämä ei ole laivanvarustajien tehtävä. Erityisesti julkisen palvelun velvoitteita voidaan asettaa vain säännöllisille saarikabotaasipalveluille (reittiliikenteelle) silloin, kun markkinoiden toiminnassa on puutteita riittävien palvelujen tarjoamisen kannalta”. Lisäksi meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen 2 artiklan 4 kohdassa määritellään julkisen palvelun velvoitteet velvoitteiksi, ”joita kyseinen – – laivanvarustaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei ottaisi hoitaakseen samassa määrin tai samoilla ehdoilla”.

(177) Oikeuskäytännön ([63]) mukaisesti komissio arvioi seuraavia seikkoja tarkistaakseen, oliko julkisen palvelun tarve todellinen ja oliko palvelu tarpeellinen ja oikeassa suhteessa tähän tarpeeseen nähden, eli täyttyykö ensimmäinen Altmark-kriteeri:

1) Oliko **käyttäjien keskuudessa kysyntää**?

2) Oliko markkinoiden toimijoiden mahdollista vastata käyttäjien kysyntään ilman julkisen vallan asettamaa velvoitetta (**markkinoiden puutteellinen toiminta**)?

3) Oliko pelkkiin julkisen palvelun velvoitteisiin turvautuminen riittämätön keino tämän puutteen paikkaamiseksi (**vähiten haitallinen lähestymistapa**)?

1) **Käyttäjien kysyntä**

(178) Tässä tapauksessa Laziomarin tehtäväksi annettiin matkustaja-, yhdistelmä- ja rahtipalvelujen tuottaminen taulukossa 9 esitetyillä useilla reiteillä. Laziomarille asetetut julkisen palvelun velvoitteet koskivat liikennöitäviä satamia, julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöidyille meriliikennereiteille kohdennettujen alusten tyyppiä ja kapasiteettia, vuorotiheyttä sekä käyttäjiltä veloitettavia enimmäishintoja.

(179) Kuten johdanto-osan 120 kappaleessa kuvataan, Italia asetti uudessa sopimuksessa vahvistetut julkisen palvelun velvoitteet pääasiassa i) varmistaakseen alueellisen jatkuvuuden mantereen ja saarten välillä sekä ii) edistääkseen taloudellista kehitystä asiaankuuluvilla saarilla säännöllisten ja luotettavien meriliikennepalvelujen avulla. Komissio katsoo, että kyseiset tavoitteet todella ovat oikeutettuja yleisen edun mukaisia tavoitteita.

([61]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) ym. v. Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([62]) Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle aiheesta Komission tulkinta palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) annetusta neuvoston asetuksesta (ETY) N:o 3577/92, Bryssel, COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

([63]) Ks. unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 1.3.2017, SNCM v. komissio, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 130 ja 134 kohta.

(180) Perinteisesti Italian asettamia edellä kuvattuja tavoitteita ei ole saavutettu pelkästään markkinavoimin. Sen sijaan näiden palvelujen riittävyys on aiemmin varmistettu entisen Tirrenia-konsernin yrityksille asetetuilla julkisen palvelun velvoitteilla, jotka vahvistetaan alkuperäisissä sopimuksissa. Komissio toteaakin, että kyseisiä reittejä on liikennöity pitkälti muuttumattomina useiden vuosien ajan, ainakin alkuperäisen sopimuksen voimaantulosta lähtien. Italia ja erityisesti asianomaiset alueviranomaiset katsoivat, että kyseiset palvelut olivat (ja ovat edelleen) välttämättömiä käyttäjien kysynnän tyydyttämiseksi.

(181) Pelkkään rahtiliikenteeseen tarkoitettujen reittien (linja T3 ja linja T4) osalta komissio muistuttaa, että unionin yleinen tuomioistuin on jo vahvistanut ([64]), ettei palvelun tarvitse välttämättä vastata yleispalvelua sanan suppeassa merkityksessä, jotta sitä voitaisiin pitää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna. Yleispalvelun käsite ei nimittäin tarkoita sitä, että kyseisen palvelun on vastattava koko väestön yhteiseen tarpeeseen tai että sitä on tarjottava koko maan alueella ([65]), vaan sen on ennemminkin palveltava koko yhteisön etuja. Lisäksi komissio katsoo, ettei unionin oikeus estä jäsenvaltioita luokittelemasta oman harkintansa mukaan tiettyjä meriliikenteen rahtipalveluja syrjäisille alueille ja niiltä pois yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi, kunhan meriliikenteen kabotaasista annetussa asetuksessa säädettyjä periaatteita noudatetaan.

(182) Italia on selittänyt, että julkisen palvelun tarpeet liittyvät Pontinon saariston saarten maantieteellisiin ja sosioekonomisiin erityispiirteisiin. Palveluhankintasopimuksen 1 artiklassa määrätään, että Laziomarille toimeksi annetut palvelut ovat ”– – tarpeellisia alueellisen jatkuvuuden säilyttämiseksi, jotta voidaan varmistaa sellaisten tavaroiden, myös erityistavaroiden, toimittaminen, jotka ovat tarpeen julkisten palvelujen ja sosiaalipalvelujen moitteettoman toiminnan kannalta Pontinon saarilla – –”. Ponzan saaren osalta alueellinen jatkuvuus ja tavaroiden ja erikoistavaroiden toimitus on tarpeen, koska saari on kaukana mantereesta (noin 27 meripeninkulman päässä Terracinasta) ja koska sen väkiluku on alhainen (noin 3 500 asukasta). Vastaavia näkökohtia sovelletaan Ventotenen saareen (joka sijaitsee noin 31 meripeninkulman päässä Terracinasta ja jolla on noin 800 asukasta). Kyseisten rahtireittien säännöllisellä vuorotiheydellä ja ympärivuotisella liikennöinnillä varmistetaan riittävät tavarantoimitukset kyseisten saarten asukkaille ja yrityksille myös sesongin ulkopuolella, jolloin kysyntää matkailijoiden taholta on vähemmän. Kyseiset palvelut tukevat myös osaltaan kummankin saaren taloudellista kehitystä mahdollistamalla tavaroiden ja erikoistavaroiden (esimerkiksi vaarallisten aineiden ja kiinteän yhdyskuntajätteen) kuljettamisen niiden ja mantereen välillä.

(183) Italia toimitti matkustaja- ja yhdistelmäpalvelujen todellisen kysynnän havainnollistamiseksi koostettuja tilastoja, joista käy ilmi, että vuonna 2012 Laziomar kuljetti 240 430 matkustajaa ja 13 228 ajoneuvoa julkisen palvelun reiteillä julkisen palvelun velvoitteiden kattamina ajanjaksoina. Vuoden 2013 luvut olivat tätä korkeammat (254 167 matkustajaa ja 16 927 ajoneuvoa). Tämä osoittaa, että niiden kahden vuoden aikana, jotka edelsivät julkisen palvelun velvoitteiden toimeksiantamista Laziomarille, meriliikennepalvelujen kokonaiskysyntä kyseisillä reiteillä oli merkittävää (yksityiskohtaiset reittikohtaiset tilastot vuosilta 2011–2013 esitetään johdanto-osan 291 kappaleessa).

(184) Italia toimitti myös vuoden 2019 loppuun asti ulottuvat kokonaistilastot (ks. taulukot 6 ja 8) osoittaakseen, että kysyntä käyttäjien keskuudessa jatkui Laziomarin aloitettua liikennöinnin kaikilla reiteillä uuden palveluhankintasopimuksen perusteella. Tilastot vahvistavat, että kysyntä käyttäjien keskuudessa jatkui, vaikka se saattoikin lisääntyä tai vähentyä jonkin verran. Vuoden 2019 loppuun ulottuvien reitti- ja vuosikohtaisten tilastojen analyysissa ei siis havaittu viitteitä siitä, että kysyntä käyttäjien keskuudessa olisi loppunut tietyillä reiteillä.

Taulukko 6

Matkustajatilastot vuosilta 2014–2019

Vuosi	Linja T1	Linja T2	Linja T3	Linja T4	Linja A1	Linja A2	Linja A3	Matkustajien kokonaismäärä
2014	125 720	63 376	30 812	1 509	36 474	58 680	40 000	356 571
2015	131 453	65 822	40 211	165	37 442	69 327	46 847	391 267
2016	141 720	81 572	45 006	308	42 209	60 263	37 981	409 959

([64]) Ks. yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio, BUPA ym. v. komissio, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, 186 kohta.
([65]) Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio, Ahmed Saeed Flugreisen, 66/86, ECLI:EU:C:1989:140, 55 kohta; tuomio, Corsica Ferries France, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, 45 kohta sekä yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio, Fred Olsen v. komissio, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, 186 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

2017	154 948	86 832	57 165	360	48 985	68 573	39 482	456 345
2018	160 304	85 310	59 642	168	58 013	68 405	37 226	447 581
2019	170 636	88 728	55 047	177	52 569	48 198	32 226	442 409

Taulukko 7

Ajoneuvojen kuljetustilastot vuosilta 2014–2019

Vuosi	Linja T1	Linja T2	Linja T3	Linja T4	Linja A1	Linja A2	Linja A3	Ajoneuvojen kokonaismäärä [1]
2014	12 822	2 587	3 482	35				18 926
2015	12 874	2 819	3 212	390				19 295
2016	12 942	3 245	3 590	784				20 561
2017	13 796	3 331	3 772	324				21 223
2018	14 165	3 171	3 846	152				21 334
2019	14 011	3 242	3 316	172				20 741

[1] Linjoilla T4, A1, A2 ja A3 käytettävät alukset eivät voi kuljettaa ajoneuvoja.

Taulukko 8

Kuljetettu rahti (pituusmetreinä) vuosina 2014–2019 [66]

Vuosi	Linja T3	Linja T4	Pituusmetrien kokonaismäärä
2014	206 514	16 367	222 881
2015	259 112	22 659	281 771
2016	281 229	23 230	304 459
2017	294 442	27 623	322 065
2018	310 736	14 256	324 992
2019	302 631	15 228	317 859

(185) Komissio katsoo, että edellä esitetyt tilastot osoittavat selvästi, että matkustaja-, yhdistelmä- ja rahtipalvelujen kysyntä on todellista kullakin asiaankuuluvalla julkisen palvelun reitillä. Näin ollen voidaan todeta, että kyseiset palvelut vastaavat todellisiin julkisiin tarpeisiin ja todelliseen käyttäjien kysyntään.

2) **Markkinoiden puutteellinen toiminta**

(186) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskevan tiedonannon 48 kohdassa katsotaan, ”ettei olisi asianmukaista asettaa erityisiä julkisen palvelun velvoitteita sellaiselle toiminnalle, jota tavanomaisesti markkinoilla sovellettavien ehtojen mukaisesti toimivat yritykset jo harjoittavat tai voivat harjoittaa tyydyttävästi ja yleisen edun mukaisilla ehdoilla, jotka valtio määrittää. Tällaisia ehtoja ovat esimerkiksi hinta, objektiiviset laatuominaisuudet, jatkuvuus ja palvelun saatavuus [67]”. Näin ollen komission on tutkittava, olisiko palvelu ollut riittämätön, jos sen

[66] Vaikka rahtia kuljetetaan useimmilla linjoilla, tässä päätöksessä annetaan yksityiskohtaisia tietoja ainoastaan linjoilla T3 ja T4 kuljetetusta rahdista, koska palveluhankintasopimuksessa molemmat linjat määritellään rahtireiteiksi tavaroiden ja erikoistavaroiden kuljetusta varten.

[67] Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio, Analir ym., C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 71 kohta.

tarjoaminen olisi jätetty pelkästään markkinavoimien varaan, kun otetaan huomioon jäsenvaltion uuden palveluhankintasopimuksen nojalla asettamat julkisen palvelun vaatimukset. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 48 kohdassa todetaan tässä yhteydessä, että ”komissio voi arvioinnissaan ainoastaan tarkistaa, onko jäsenvaltio tehnyt ilmeisen virheen”.

(187) Komissio huomauttaa, että uuden palveluhankintasopimuksen allekirjoittamiseen Laziomarin kanssa päättyneen ajanjakson aikana, muutkin toimijat tarjosivat lauttaliikenteen palveluja joillakin uuden palveluhankintasopimuksen kohteena olevilla reiteillä, joskaan niiden palvelut eivät välttämättä olleet ympärivuotisia, eikä vuorotiheys tai palvelun tyyppi ollut sama. Komissio arvioi 15 päivänä tammikuuta 2014 annettua toimeksiantoa edeltäneen kilpailutilanteen perusteella kunkin asiaankuuluvan reitin osalta, vastasivatko muiden liikennöitsijöiden tarjoamat palvelut palveluja, jotka Laziomarin oli tarjottava uuden palveluhankintasopimuksen mukaisesti.

(188) Taulukossa 9 esitetään kilpailutilanne kullakin Laziomarin liikennöimällä reitillä toimeksiannon antamishetkellä:

Taulukko 9

Kilpailutilanne Laziomarin liikennöimillä reiteillä

Reitti	Laziomar (ympärivuotisetvuorot)	Kilpailija
Formia–Ponza **(linja T1)**	Yhdistelmäpalvelu (matkustajat, ajoneuvot ja tavarat)	Ei ole
Formia–Ventotene **(linja T2)**	Yhdistelmäpalvelu (matkustajat, ajoneuvot ja tavarat)	Ei ole
Terracina–Ponza **(linja T3)** – uusi reitti	Rahti- ja yhdistelmäpalvelu, vuorojen keskimäärä: — tammikuusta maaliskuuhun ja lokakuusta joulukuuhun neljä vuoroa (viikossa) – vain rahtipalvelu — huhti- ja syyskuussa neljä vuoroa (viikossa) – vain rahtipalvelu; neljä vuoroa (viikossa) – yhdistelmäpalvelu — toukokuusta elokuuhun viisi vuoroa (viikossa) – vain rahtipalvelu; viisi vuoroa (viikossa) – yhdistelmäpalvelu	Navigazione Libera del Golfo, jäljempänä ’**NLG**’, vain matkustajapalvelu, vuorojen keskimäärä: — huhtikuusta toukokuuhun ja syyskuusta lokakuuhun kolme vuoroa (viikossa) — kesäkuusta elokuuhun 1–2 vuoroa (päivässä)
Terracina–Ventotene **(linja T4)** – uusi reitti	Rahtipalvelu, vuorojen keskimäärä: — tammikuusta maaliskuuhun ja lokakuusta joulukuuhun yksi vuoro (viikossa) — huhti- ja syyskuussa kaksi vuoroa (viikossa) — toukokuusta elokuuhun viisi vuoroa (viikossa)	**NLG:n** matkustajapalvelu (**linjan T3** laajennuksena): vain yksi vuoro viikossa heinäkuusta elokuuhun
Anzio–Ponza **(linja A1)**	Matkustajapalvelu (kantosiipialukset) kesä–syyskuussa: yksi vuoro päivässä ja kaksi vuoroa perjantaisin, viikonloppuisin ja yleisinä vapaapäivinä	**Vetor**, matkustajapalvelu, vuorojen keskimäärä: — kesäkuusta heinäkuuhun 2–3 vuoroa arkipäivinä ja 4–5 viikonloppuisin (päivässä – ks. johdanto-osan 192 kappale) — elokuussa 3–4 vuoroa arkipäivinä ja 4–5 viikonloppuisin (päivässä) — syyskuussa yksi vuoro (päivässä – ks. johdanto-osan 192 kappale)

Formia–Ponza **(linja A2)**	Matkustajapalvelu (kantosiipialukset)	Ei ole
Formia–Ventotene **(linja A3)**	Matkustajapalvelu (kantosiipialukset)	Ei ole

(189) Komissio katsoo, että kuten taulukosta 9 selvästi käy ilmi, Laziomarin tarjoamat palvelut eivät ole korvattavissa kilpailijoiden tarjoamilla palveluilla, koska nämä eivät ainakaan täysin täytä Laziomarin kanssa tehdyn uuden palveluhankintasopimuksen mukaisia julkisen palvelun velvoitteita. Neljällä seitsemästä reitistä (linjat T1, T2, A2 ja A3) Laziomar on ainoa liikennöitsijä, joka tarjoaa kyseistä palvelua. Näin ollen Laziomarin kanssa tehdyssä sopimuksessa määrätyt, näiden reittien liikennöintiä koskevat julkisen palvelun velvoitteet ovat perusteltuja, koska on olemassa todellinen julkinen tarve varmistaa alueellinen jatkuvuus silloin, kun markkinat eivät yksistään voi tarjota sitä.

(190) Niiden reittien osalta, joilla palveluja tarjoavat myös muut liikennöitsijät (linjat T3, T4 ja A1), komissio katsoo, että tarjottujen palvelujen säännöllisyydessä, kapasiteetissa ja hinnassa on suuria eroja, seuraavissa kappaleissa esitetyistä syistä.

(191) Laziomar liikennöi linjoja T3 ja T4 jatkuvasti ympäri vuoden, kun taas toinen toimija, NLG, ei tarjoa tällaista jatkuvaa ympärivuotista palvelua eikä yhtä tihein vuorovälein kuin Laziomar. Lisäksi Laziomar tarjoaa rahti- ja yhdistelmäpalveluja (linja T3) sekä rahtipalveluja (linja T4) sellaisella aluksella, jolla voidaan kuljettaa rahtia, ajoneuvoja ja enintään 400 matkustajaa, kun taas NLG käyttää nopeaa alusta ainoastaan matkustajien kuljettamiseen. Lisäksi näiden kahden toimijan välillä on merkittävä hintaero. Linjalla T3, jolla molemmat toimijat kuljettavat matkustajia (toisin kuin linjalla T4, jolla Laziomar kuljettaa rahtia), NLG:n tarjoama hinta on suunnattu matkailualalle (esimerkiksi aikuisten yksisuuntainen lippu maksaa 24–26 euroa ja alle 12-vuotiaille tarkoitettu lastenlippu 13–15 euroa). Toisaalta Laziomarin palveluun sovelletaan julkisen palvelun hintavelvoitteita (esimerkiksi yksisuuntainen aikuisten lippu maksaa 10 euroa ja alle 12-vuotiaiden lippu 5 euroa) ja asukkaisiin ja työmatkalaisiin sovelletaan alennettuja hintoja (yksisuuntainen lippu maksaa noin 3,50 euroa). Näin ollen ilman Laziomarin liikennöintiä kyseisillä reiteillä julkisen palvelun tarve kyseisen saaren ja mantereen välisten säännöllisten yhteyksien osalta ei täyttyisi, koska NLG ei olisi voinut tarjota samoja palveluja samoin ehdoin kuin Laziomar koko sopimuskauden ajan.

(192) Linjalla A1 sekä Laziomar että sen kilpailija Vetor tarjoavat matkustajapalveluja ainoastaan kesäkaudella (kesä–syyskuussa). Italia toimitti kuitenkin tietoja, jotka osoittavat, että Vetorin palvelu on suunnattu pääasiassa matkailualalle ja sitä tarjotaan markkinaehdoin. Vaikka taulukossa 9 esitetyn vuoden 2013 aikataulun (eli Laziomarin toimeksiantoasiakirjan antamista edeltävän vuoden) mukaan Vetor näyttää tarjoavan vuoroja useammin kuin Laziomar, komissio toteaa, että palvelua ei tosiasiallisesti tarjottu päivittäin. Tarkemmin sanottuna palvelua ei tarjottu 4, 5, 11 ja 12 päivänä kesäkuuta 2013 eikä 10–12 ja 16–20 päivänä syyskuuta 2013. Italian toimittamat tiedot osoittavat, että Vetor ei myöskään toimeksiantokauden seuraavina vuosina tarjonnut päivittäisiä yhteyksiä kyseisellä reitillä. Esimerkiksi vuonna 2018 Vetor ei tarjonnut palvelua 5 ja 6 päivänä kesäkuuta eikä 17–20 päivänä syyskuuta. Vetorin palvelun vuorotiheys vaihtelee yleensä kuukauden mukaan.

(193) Lisäksi Laziomariin sovelletaan palveluhankintasopimuksen mukaan jatkuvuuteen ja laatuun liittyviä julkisen palvelun velvoitteita. Tästä huolimatta Laziomariin sovelletaan maksunalennusta ja sakkoja, jos se ei tarjoa vuoroja ilman perusteltua syytä. Lisäksi laatuvelvoite edellyttää, että Laziomar noudattaa tarkkoja vähimmäisvaatimuksia muun muassa luotettavuuden, hygieniaolojen ja matkustusmukavuuden suhteen. Vetorin, johon ei sovelleta julkisen palvelun velvoitteita, ei puolestaan tarvitse täyttää korkeita laatuvaatimuksia palveluja tarjotessaan. Kuljetuskapasiteetin osalta Laziomarin alukseen mahtuu enintään 300 matkustajaa, kun taas Vetorin kantosiipialuksella voidaan kuljettaa noin 150 matkustajaa.

(194) Näiden kahden toimijan välillä on myös huomattava hintaero. Vetorin tarjoama hinta on suunnattu pääasiassa matkailualalle (esimerkiksi aikuisten yksisuuntainen lippu maksaa arkisin 36 euroa ja viikonloppuisin 46 euroa, ja alle 12-vuotiaiden lastenlippu maksaa 18 euroa), kun taas asukkaille tarkoitetun lipun hinta on 23 euroa. Vetor voi myös vapaasti määrittää lippujensa hinnan ja muuttaa hintoja puhtaasti kaupallisin perustein. Laziomarin palveluun sovelletaan puolestaan julkisen palvelun hintavelvoitteita (esimerkiksi aikuisten yksisuuntainen lippu maksaa 23,40 euroa ja alle 12-vuotiaiden lastenlippu 11,70 euroa) ja asukkaisiin ja työmatkalaisiin alennettuja hintoja (esimerkiksi yksisuuntainen lippu maksaa vain 7 euroa). Näin ollen ilman Laziomarin liikennöintiä kyseisellä reitillä

julkisen palvelun tarve kyseisen saaren ja mantereen välisten säännöllisten yhteyksien järjestämiseksi kohtuulliseen hintaan ei täyttyisi, koska Vetor ei olisi voinut tarjota samoja palveluja samoin ehdoin kuin Laziomar koko sopimuskauden ajan.

(195) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että ajankohtana, jona toimeksianto annettiin Laziomarille, markkinavoimat eivät yksin riittäneet täyttämään julkisen palvelun tarpeita. Monilla reiteillä Laziomar oli nimittäin ainoa toimija, ja lopuilla reiteillä kilpailijoiden Pontinon saaristossa tarjoamat palvelut eivät vastanneet Laziomarin palveluja jatkuvuuden, säännöllisyyden, kapasiteetin ja hinnan näkökulmasta eivätkä siten täysin täyttäneet Laziomarin kanssa tehdyssä uudessa palveluhankintasopimuksessa asetettuja julkisen palvelun vaatimuksia.

3) **Vähiten haitallinen lähestymistapa**

(196) Komissio toteaa, että Italia on päättänyt tehdä mieluummin palveluhankintasopimuksen yhden toimijan (Laziomarin) kanssa kuin asettaa julkisen palvelun velvoitteita kaikille toimijoille, jotka olivat halukkaita liikennöimään kyseisillä reiteillä. Italian toimittamien tietojen perusteella komissio myöntää, ettei käyttäjien kysyntään olisi voitu vastata asettamalla julkisen palvelun velvoitteita (ks. johdanto-osan 180 kappale). Tämä johtuu siitä, että Laziomar on useilla reiteillä ainoa toimija, ja silloin kun näin ei ole, muiden toimijoiden tarjoamat palvelut eivät riitä täyttämään (kaikkia) palvelujen säännöllisyyttä, jatkuvuutta, kapasiteettia ja hintaa koskevia vaatimuksia. Lisäksi useimpien reittien liikennöinti erityisesti sesongin ulkopuolella on tappiollista, joten ilman julkisen palvelun korvausta niitä ei liikennöitäisi lainkaan. Komissio ottaa lisäksi huomioon Italian väitteen, jonka mukaan palveluhankintasopimuksen tekeminen oli tarpeen myös Laziomarin yksityistämiseksi. Tarkemmin sanottuna Italia väittää, että kilpailuttamalla Laziomar yhdessä uuden palveluhankintasopimuksen kanssa sen oli mahdollista i) varmistaa meriliikenteen julkisen palvelun jatkuvuus ja ii) saada valtion kannalta mahdollisimman suuri arvo. Näistä syistä komissio hyväksyi (ks. johdanto-osan 89 kappale) Italian päätöksen kilpailuttaa Laziomarin liiketoiminta yhdessä uuden palveluhankintasopimuksen kanssa. Samalla komissio hyväksyi – ja hyväksyy myös tässä päätöksessä – sen, ettei Italia voinut tukeutua kaikkia toimijoita koskeviin julkisen palvelun velvoitteisiin vaan teki mieluummin palveluhankintasopimuksen vain Laziomarin kanssa.

Päätelmät

(197) Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio katsoo, ettei Italia ole tehnyt ilmeistä virhettä määritellessään Laziomarin hoidettavaksi annetut palvelut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi. Näin ollen komission vuoden 2012 päätöksessä esittämät epäilyt ovat poistuneet.

(198) Voidakseen todeta, että ensimmäinen Altmark-kriteeri täyttyy, komission on vielä tarkistettava, oliko Laziomarille asetetut julkisen palvelun velvoitteet määritelty selkeästi. Tältä osin komissio toteaa, että julkisen palvelun velvoitteet määritellään selkeästi uudessa palveluhankintasopimuksessa ja sen liitteissä (jotka sisältävät esimerkiksi aluksia koskevat eritelmät kullekin reitille). Myös korvausta koskevat yksityiskohtaiset säännöt täsmennetään uudessa palveluhankintasopimuksessa, vuoden 2009 laissa ja CIPEn toimintaohjeessa. Lisäksi uuden palveluhankintasopimuksen voimassaoloaika on määritelty selkeästi (kymmenen vuotta), ja sopimuksessa yksilöidään Laziomar julkisen palvelun tuottajaksi sekä täsmennetään järjestelyt mahdollisten liiallisten korvausten välttämiseksi ja perimiseksi takaisin (ks. myös johdanto-osan 215 kappale). Näin ollen komissio katsoo, että ensimmäinen Altmark-kriteeri täyttyy.

Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus

(199) Vuoden 2009 lain 19 b §:n 21 momentissa säädetään selvästi, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus on tarpeen alueellisen jatkuvuuden takaamiseksi saarten kanssa ja ottaen huomioon entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, myös Laziomarille, asetetut julkisen palvelun velvoitteet. Jos nimittäin julkisen palvelun velvoitteita hoitaville yrityksille ei olisi myönnetty kiinnityspaikkaa koskevaa etuoikeutta, ne saattaisivat (toisinaan) joutua odottamaan laituriinkiinnittymisvuoroaan ja olisivat tämän takia myöhässä, mikä tekisi tyhjäksi tarkoituksen varmistaa, että kuluttajille on tarjolla luotettavia ja sopivia yhteyksiä. Säännöllinen aikataulu on todella tarpeen, jotta voidaan täyttää saarten väestön liikkumistarpeet ja edistää kyseisten saarten talouskehitystä. Lisäksi uudessa palveluhankintasopimuksessa asetetaan erityisiä aikatauluvelvoitteita julkisen palvelun reittien lähdöille, joten kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus auttaa varmistamaan, että satamat jakavat laituripaikat sekä lähtö- ja saapumisajat siten, että julkisen palvelun tuottaja kykenee täyttämään julkisen palvelun velvoitteensa. Tätä taustaa vasten komissio katsoo, että kyseisellä toimenpiteellä on varmistettu, että Laziomar kykenee täyttämään julkisen palvelun velvoitteensa, joissa on kyse varsinaisista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista (ks. johdanto-osan 197 kappale). Lisäksi Italia on vahvistanut, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus myönnetään vain julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöitäessä. Näin ollen myös kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus täyttää Altmark-tuomion ensimmäisen edellytyksen.

5.1.2.2 Toinen Altmark-kriteeri

(200) Komissio muistuttaa katsoneensa vuoden 2012 päätöksessä (ks. päätöksen johdanto-osan 205 kappale) alustavasti, että Altmark-tuomion toinen kriteeri täyttyi.

(201) Tätä taustaa vasten komissio toteaa, että korvauksen laskentaperusteena käytetyt parametrit on vahvistettu etukäteen ja toisen Altmark-kriteerin mukaisia avoimuusvaatimuksia noudattaen.

(202) Tarkemmin sanottuna korvauksen laskentaperusteena olleet parametrit selitetään yksityiskohtaisesti CIPEn toimintaohjeessa ja niitä sovelletaan uudessa palveluhankintasopimuksessa (ja sen liitteissä), kun taas korvauksen enimmäismäärät vahvistetaan vuoden 2009 laissa. Korvauksen laskentamenetelmä, mukaan lukien esimerkiksi huomioon otettavat kustannustekijät, täsmennetään CIPEn toimintaohjeessa. Koska kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus ei johda Laziomarin osalta rahalliseen korvaukseen, komissio katsoo tämän toimenpiteen olevan toisen Altmark-kriteerin mukainen.

(203) Näin ollen komissio katsoo, että Altmark-tuomion toinen edellytys täyttyy.

5.1.2.3 Kolmas Altmark-kriteeri

(204) Kolmannen Altmark-edellytyksen mukaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun täyttämisestä maksettu korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kokonaan tai osittain ne kustannukset, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon näiden velvoitteiden täyttämisestä saadut tulot ja kohtuullinen voitto.

(205) Altmark-tuomiossa ei kuitenkaan määritellä tarkasti kohtuullista voittoa. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon mukaan kohtuullisella voitolla olisi katsottava tarkoitettavan sitä pääoman tuottoastetta, jota keskivertoyritys edellyttäisi harkitessaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamista koko toimeksiannon keston ajan, ottaen huomioon riskin suuruus. Riskin suuruus riippuu toimialasta, palvelun tyypistä ja korvausjärjestelmän ominaispiirteistä.

(206) Komissio esitti vuoden 2012 päätöksessä epäilyjä entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, muun muassa Laziomarille, vuodesta 2014 alkaen maksettujen korvausten oikeasuhteisuudesta. Komissio katsoi vuodesta 2010 maksetun korvauksen osalta alustavasti, ettei kiinteä 6,5 prosentin riskipreemio kuvastanut asianmukaista riskitasoa, koska ensinäkemältä vaikutti siltä, ettei Laziomar kantanut tällaisten palvelujen tuottamisesta tavallisesti aiheutuvia riskejä. Tarkemmin sanottuna korvauksen laskennassa otettiin kustannustekijöinä huomioon kaikki palvelun tuottamisesta aiheutuneet kustannukset, ja myös muun muassa polttoainehintojen muutokset huomioitiin. Tämän takia komissio katsoi tuolloin, että Laziomarille on mahdollisesti maksettu liiallisia korvauksia.

(207) Komissio toteaa, että tietyt uudessa palveluhankintasopimuksessa määrätyn korvausmenetelmän näkökohdat näyttävät tosiaan pienentävän Laziomarille aiheutuvaa kaupallista riskiä. Esimerkiksi Laziomarille sallittuja enimmäishintoja mukautetaan vuosittain inflaatiokehityksen ja kuluttajahintaindeksin muutosten huomioon ottamiseksi. Lisäksi uusi palveluhankintasopimus sisältää tiettyjä lausekkeita (ks. johdanto-osan 78 kappale), joiden avulla pyritään säilyttämään kyseisen julkisen palvelun taloudellinen ja rahoitukseen liittyvä tasapaino. Esimerkiksi siinä tapauksessa, ettei julkisen palvelun korvaus riittäisi kattamaan uuden palveluhankintasopimuksen mukaisten palvelujen tuottamisesta aiheutuvia kustannuksia, kyseisten lausekkeiden nojalla voitaisiin tarkistaa i) tariffijärjestelmää, ii) tarjottavien julkisten palvelujen tasoa, iii) vuotuisen hintakaton tasoa ja iv) investointeja varten maksettavaa pääomatukea.

(208) Sopimuksen 25 artiklassa määrätään, että jos Laziomarin talous ja rahoitus ovat epätasapainossa, se voi pyytää niiden tasapainottamista toimittamalla Lazion alueelle tätä koskevan ehdotuksen. Ehdotus toimitetaan sopimuksen hallinnoinnista vastaavalle tekniselle komitealle.

(209) Vaikka nämä takeet näyttävät vähentävän Laziomarille koituvaa kaupallista riskiä, komissio katsoo, että yritys joutuu edelleen kantamaan riskin siitä, että korvaus ei välttämättä riitä kattamaan palvelun suorittamisesta aiheutuvia kustannuksia. Tasapainottamista koskevaa ehdotusta ei välttämättä aina hyväksytä, koska Lazion alue tekee ratkaisun asiassa siihen liittyvien tosiseikkojen perusteella 90 päivän kuluessa siitä, kun Laziomar on esittänyt pyyntönsä, teknisen komitean lausunnon saatuaan. Laziomarin on jatkettava julkisen palvelun hoitamista muuttumattomana, kunnes päätös on tehty. Kuten Italia on todennut, tämän mekanismin soveltaminen on hyvin vaikeaa ja tiukkaa, ja siksi Laziomar ei ole tähän mennessä käyttänyt tätä mahdollisuutta.

(210) Lisäksi komissio toteaa, että tasapainottavaa rahoitusta ei voida maksaa kaikkien kustannusluokkien perusteella. Palveluhankintasopimuksen 25 artiklan mukaan Laziomar vastaa itse johdon tehottomuuteen liittyvistä kustannuksista, rahoituskuluista, mahdollisista kustannuksista, jotka johtuvat henkilöstön yksikkökustannusten noususta työlainsäädännön vaatimusten vuoksi, sekä Laziomarin soveltamaan kauppapolitiikkaan liittyvistä kustannuksista. Tämän vuoksi Laziomarilla on jatkuva kannustin pyrkiä toimimaan tehokkaasti ja yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin.

(211) Kuten johdanto-osan 48–52 kappaleessa mainitaan, CIPEn toimintaohjeen mukaan pääoman tuotto lasketaan keskimääräistä pääomakustannusta (WACC) koskevan kaavan avulla käyttämällä 6,5 prosentin riskipreemiota. Käytännössä kuitenkin 6,5 prosentin tasoa sovellettiin kiinteämääräisenä pääoman tuottoasteena (ks. myös johdanto-osan 136 kappale).

(212) Tässä yhteydessä Laziomar ei voi koskaan saada palveluhankintasopimuksessa vahvistettua enimmäismäärää suurempaa korvausta riippumatta korvaussummasta, johon Laziomar olisi oikeutettu, kun otetaan huomioon 6,5 prosentin riskipreemio (ks. johdanto-osan 76 kappale). Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn sopimuksen 47 kohdan mukaisesti komissio arvioi liiallisten korvausten mahdollisuuden koko sopimuksen voimassaoloajalta. Kuten taulukosta 10 käy ilmi, vuosien 2014–2019 luvut osoittavat, että tosiasiallisesti saatu julkisen palvelun korvaus (lukuun ottamatta vuosien 2016 ja 2018 korvauksia, jotka olivat edelleen alhaisemmat kuin sopimuksessa sovittu enimmäismäärä eli 13 524 536 euroa) ei riitä kattamaan palvelun nettokustannuksia (80 173 862 euroa, jotka maksettiin 80 397 000 euron nettokustannuksista), vaikka 6,5 prosentin riskipreemiota (1 928 000 euroa) ei olisi otettu huomioon. Laziomarin vuosina 2014–2019 saama korvaus oli noin 2 150 000 euroa alhaisempi kuin tukikelpoinen määrä (eli 82 325 000 euroa (tukikelpoinen korvaus) miinus 80 173 862 euroa (todellinen korvaus) laskettuna menetelmällä, johon sisältyy 6,5 prosentin pääoman tuotto). Tämä tarkoittaa, että Laziomar ei käytännössä saanut pääoman tuottona laskettua määrää. Laziomarin pääoman tuotto koko ajanjaksolla (vuoteen 2019 asti) oli itse asiassa nolla Italian alun perin ennakoiman 6,5 prosentin sijaan. ([68]) Nämä luvut vahvistavat, että tasapainottamista koskevat sopimuksen 25 artiklan määräykset eivät suojaa Laziomaria kaikilta julkisen palvelun tuottamiseen liittyviltä riskeiltä.

Taulukko 10

Laziomarin toteuttaman julkisen palvelun nettokustannukset vuosina 2014–2019

(euroa)

Laziomarin julkisen palvelun tehtävä	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Kaikki yhteensä
Tulot yhteensä	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Kustannukset yhteensä	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Kuoletukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([68]) Laziomarille maksetun korvauksen kokonaismäärä vuosina 2014–2019 oli julkisen palvelun tuottamisesta aiheutuneita nettokustannuksia alhaisempi, kun huomioon ei oteta pääoman tuottoa.

= Julkisen palvelun nettokus-tannukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Pääoman tuotto (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Korvauskel-poisuus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Tosiasialli-nen korvaus	13 375 00-000	13 376 00-000	13 330 00-000	13 370 07-070	13 356 28-282	13 366 51-510	80 173 86-862
= Liiallinen / liian vähäinen korvaus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	– 2 151 138

(213) Kohtuullisen voiton tason osalta, muodollisen tutkinnan aikana (ks. johdanto-osan 136 kappale), Italia selvensi, että koska vuoden 2009 laki rajoittaa korvauksen määrää, laskutapaa päätettiin yksinkertaistaa soveltamalla 6,5 prosentin tasoa kiinteämääräisenä pääoman tuottoasteena. Italia katsoo, että sen soveltama yksinkertaistettu lähestymistapa on konservatiivinen eikä mahdollista CIPEn toimintaohjeessa vahvistettua tasoa korkeamman korvauksen maksamista Laziomarille.

(214) Komissio on tätä taustaa vasten verrannut Laziomariin sovellettua pääoman tuottoastetta (joka oli 6,5 %) verrokkiryhmän vuonna 2013 (Laziomarin toimeksiannon alkamista edeltävänä vuonna) saamaan pääoman mediaanituottoon. Verrokkiryhmä koostuu valituista lauttaliikenteen harjoittajista, jotka tarjosivat meriliikenteen yhteyksiä Italian sisällä tai Italian ja muiden jäsenvaltioiden välillä. ([69]) Analyysi osoittaa, että Laziomariin sovellettu pääoman tuotto vastaa verrokkiryhmän mediaanituottoa. Vertailu siis havainnollistaa, ettei 6,5 prosentin pääoman tuotto ollut kohtuuton Laziomarin toimeksiannon alkamista edeltävänä vuonna.

(215) Komissio panee myös tyytyväisenä merkille, että uuden palveluhankintasopimuksen mukaan Laziomarin on toimitettava infrastruktuuri- ja liikenneministeriölle vuosittain sisäinen kirjanpitonsa (reittikohtaisesti eriteltynä ja riippumattoman tilintarkastajan vahvistamana), jotta kyseinen ministeriö voi tarkistaa, onko liiallisia korvauksia maksettu. Myös näin varmistetaan, ettei Laziomar voi saada liiallisia korvauksia. Italia toimitti kyseiset kirjanpitotiedot myös vuosilta 2014–2019, minkä ansiosta komissio saattoi tehdä taulukossa 10 esitetyt laskelmat.

(216) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, ettei Laziomarille maksettu julkisen palvelun korvaus ylitä sitä, mikä on tarpeen sille asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kohtuullinen voitto. Komissio katsoo erityisesti, että CIPEn toimintaohjeessa vahvistettua 6,5 prosentin riskipreemiota on tarkasteltava yhdessä palveluhankintasopimuksessa määrätyn korvauksen enimmäismäärän kanssa. Tämä huomioon ottaen pääoman tuotto, jota Laziomar saattoi etukäteen odottaa, vastasi riskiä, joka sille aiheutui sen hoitaessa uuden palveluhankintasopimuksen mukaisia julkisia palveluja. Näin ollen komissiolla ei enää ole epäilyksiä kolmannen Altmark-edellytyksen täyttymisestä.

(217) Kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden ja siitä mahdollisesti johtuvan liiallisen korvauksen osalta komissio katsoo, että mikäli kyseinen toimenpide vähentäisi julkisen palvelun tuottajan toimintakustannuksia tai lisäisi sen tuloja, tällaiset vaikutukset näkyisivät toimijan sisäisessä laskennassa. Komission analyysi (ks. johdanto-osan 212 kappale) vahvisti, ettei Laziomarille maksettu liiallista korvausta vuosina 2014–2019. Näin ollen komissio katsoo, että kolmas Altmark-kriteeri täyttyy myös kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden osalta.

([69]) Kyseessä ovat erityisesti Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV ja Caronte & Tourist. Muut entisen Tirrenia-konsernin yritykset (kuten Caremar, CIN ja Siremar) jätettiin verrokkiryhmän ulkopuolelle.

5.1.2.4 Neljäs Altmark-kriteeri

(218) Neljäs Altmark-kriteeri täyttyy, jos yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun hoitamisesta maksettavan korvauksen saaja on valittu julkisella tarjouskilpailulla, jossa on mahdollista valita ehdokas, joka kykenee tuottamaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, tai vaihtoehtoisesti jos korvauksen laskennassa on otettu huomioon tehokkaan yrityksen kustannukset.

(219) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 63 kohdan mukaan viranomaisten kannalta yksinkertaisin tapa täyttää neljäs Altmark-kriteeri on järjestää avoin, läpinäkyvä ja syrjimätön julkinen hankintamenettely Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/17/EY ([70]) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/18/EY ([71]) mukaisesti.

(220) Komissio huomauttaa, että nyt tarkasteltavassa tapauksessa tarjouskilpailumenettely toteutettiin ennen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/24/EU ([72]) (jota sovelletaan meriliikenteen alalla tehtäviä julkisia hankintoja koskeviin sopimuksiin) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU ([73]) voimaantuloa. Kyseisenä ajankohtana direktiivit 2004/17/EY ja 2004/18/EY olivat edelleen voimassa. Direktiiviä 2004/17/EY ei kuitenkaan sovelleta Laziomarin tarjoamien palvelujen kaltaisiin meriliikennepalveluihin. Direktiivin 2004/17/EY 5 artiklassa tehdään selväksi, että sen soveltamisalaan kuuluvat ainoastaan rautateitse, automatisoiduin järjestelmin, raitioteitse, johdinautoilla, linja-autoilla tai kaapeliradoilla tarjottavat palvelut.

(221) Sen sijaan hankintaviranomaisten tekemät meri-, rannikko- tai sisävesiliikenteen palvelujen hyödyntämistoimiin liittyvät hankintasopimukset kuuluvat direktiivin 2004/18/EY soveltamisalaan kyseisen direktiivin johdanto-osan 20 kappaleen perusteella. Vesikuljetuspalvelut mainitaan kuitenkin kyseisen direktiivin liitteessä II B, mikä tarkoittaa ([74]), että niihin sovelletaan ainoastaan direktiivin 23 artiklaa ja 35 artiklan 4 kohtaa. Tästä seuraa, että direktiivin 2004/18/EY mukaan meriliikenteen palveluja koskeviin julkisiin hankintasopimuksiin sovelletaan ainoastaan teknisiä eritelmiä koskevia velvoitteita (23 artikla) sekä velvoitetta lähettää ilmoitus hankintamenettelyn tuloksista (sen jälkeen, kun sopimus on tehty, eli hankintamenettelyn lopussa, ei sen alussa; 35 artiklan 4 kohta). Muita direktiivin 2004/18/EY sääntöjä – kuten säännöksiä lähetettävien ilmoitusten sisällöstä (36 artiklan 1 kohta) tai säännöksiä valintakriteereistä (45–52 artikla) – ei siis sovelleta meriliikenteen palveluja koskeviin julkisiin hankintasopimuksiin.

(222) Direktiiviä 2004/18/EY ei myöskään missään tapauksessa sovelleta sen 1 artiklan 4 kohdassa määriteltyihin palveluja koskeviin käyttöoikeussopimuksiin ([75]). Komissio huomauttaa, että tästä huolimatta palveluja koskeviin käyttöoikeussopimuksiin (palveluhankintasopimuksiin), joihin liittyy tiettyjä rajatylittäviä etuja, sovelletaan edelleen perussopimuksessa vahvistettuja avoimuuden, syrjimättömyyden ja yhdenvertaisen kohtelun yleisiä periaatteita.

(223) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että direktiiviä 2004/18/EY voidaan soveltaa vain julkisiin hankintasopimuksiin, mutta vain silloin, kun kyseessä ei ole palveluja koskeva käyttöoikeussopimus. Lisäksi tarkasteltavana olevassa tapauksessa voidaan soveltaa vain osaa kyseisen direktiivin vaatimuksista (edellä esitetyn mukaisesti), koska siinä on kyse palveluhankintasopimuksen kohteena olevista vesikuljetuspalveluista. Tätä taustaa vasten komissio katsoo, ettei se voi tarkastella pelkästään julkisia hankintoja koskevien direktiivien noudattamista määrittääkseen,

([70]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/17/EY, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta (EUVL L 134, 30.4.2004, s. 1).

([71]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/18/EY, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta (EUVL L 134, 30.4.2004, s. 114).

([72]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/24/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 65).

([73]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/25/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 243).

([74]) Direktiivin 2004/18/EY 21 artiklan nojalla.

([75]) Direktiivin 2004/18/EY 1 artiklan 4 kohdassa säädetään seuraavaa: "'Palveluja koskevalla käyttöoikeussopimuksella' tarkoitetaan muutoin samanlaista sopimusta kuin julkista palveluhankintaa koskevaa sopimusta, paitsi että palvelujen suorittamisen vastikkeena on joko yksinomaan palvelun käyttöoikeus tai tällainen oikeus ja maksu yhdessä."

täyttyykö neljäs Altmark-kriteeri. Siksi komissio arvioi seuraavaksi, perustuiko Italian toteuttama tarjouskilpailumenettely kilpailuun ja oliko se avoin, syrjimätön ja ehdoton. Komissio perustaa tämän arvioinnin asiaan liittyviin ohjeisiin, jotka se antaa valtiontuen käsitettä koskevassa tiedonannossaan ([76]) (erityisesti sen 89 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa) sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevassa tiedonannossa (erityisesti sen 63 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa).

Tarjousmenettelyn kilpailuun perustuva ja avoin luonne

(224) Valtiontuen käsitettä koskevan tiedonannon 90 kohdassa täsmennetään, että tarjouskilpailun on perustuttava kilpailuun ([77]), jotta kaikki kiinnostuneet ja pätevät tarjousten tekijät voivat osallistua prosessiin. Kyseisen tiedonannon 91 kohdan mukaan menettelyn on myös oltava avoin, jotta kaikki kiinnostuneet tarjoajat saavat tasapuolisesti ja asianmukaisesti tietoja kussakin tarjouskilpailumenettelyn vaiheessa. Samassa kohdassa korostetaan, että tietojen saatavuus, tarjouksen tekijöiden käytettävissä oleva riittävä aika ja valinta- ja myöntämisperusteiden selkeys ovat kaikki keskeisiä tekijöitä avoimessa valintamenettelyssä, ja todetaan, että tarjouskilpailu täytyy julkistaa riittävästi niin, että kaikki mahdolliset tarjoajat voivat saada siitä tiedon.

(225) Käsiteltävänä olevassa asiassa kiinnostuksenilmaisupyyntö julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, Italian tasavallan virallisessa lehdessä, neljässä italialaisessa kansallisessa ja alueellisessa päivälehdessä sekä Lazion alueen verkkosivustolla (ks. johdanto-osan 58 kappale). Pyynnössä kehotettiin kaikkia niitä, jotka kykenevät takaamaan meriliikennepalvelun jatkuvuuden ilmaisemaan kiinnostuksensa, asettamatta mitään lisäehtoja. Mahdollisille tarjoajille annettiin riittävästi aikaa ilmaista kiinnostuksensa ja saada siten mahdollisuuden osallistua jatkoprosessiin. Näin ollen komissio katsoo, että Lazion alueen aikomuksesta myydä Laziomar ja tehdä palveluhankintasopimus ilmoitettiin laajalti, jotta tieto tavoittaisi kaikki potentiaaliset tarjoajat.

(226) Lisäksi tarjoajille on toimitettava kaikki tarjouskilpailuun osallistumista varten tarvittavat asiakirjat ja tiedot, jotta ne voivat asianmukaisesti arvioida myytävää yritystä. Nämä tiedot on asetettava mahdollisten tarjoajien saataville avoimella ja syrjimättömällä tavalla, ja kaikilla kiinnostuneilla osallistujilla on oltava yhtäläinen mahdollisuus tutustua tietoihin.

(227) Ensinnäkin kiinnostuksenilmaisupyynnössä mainittiin, että tarjoajien olisi kyettävä takaamaan meriliikenteen palvelujen jatkuvuus. Tämä oli ainoa valintaperuste, jota Italia sovelsi päättäessään, mitkä kiinnostuneet tahot saisivat osallistua tarjouskilpailumenettelyyn. Vaikka kiinnostuksenilmaisupyynnössä ei täsmennetty, miten tarjoajat voisivat osoittaa täyttävänsä tämän vaatimuksen, lähtökohtaisesti tarkoitettiin kaikkia tarkoituksenmukaisia todisteita. ([78]) Komissio katsoo, että tämä valintaperuste oli selkeä kaikille kiinnostuneille tarjoajille ja että se oli perusteltu asetetun tavoitteen kannalta.

(228) Toiseksi vuoden 2009 laissa tehtiin kiinnostuneille tarjoajille selväksi, että tarjouskilpailumenettelyn päätyttyä tehtäisiin uusi sopimus tai palveluhankintasopimus, minkä lisäksi julkisen palvelun korvauksen vuotuiseksi enimmäismääräksi oli vahvistettu 10 030 606 euroa. Lisäksi kiinnostuksenilmaisupyynnössä ilmoitettiin, että tavoitteena oli myydä Laziomarin liiketoiminta kiinteään 2 272 000 euron hintaan. Kuten Italia on vahvistanut, kaikki olennaiset tiedot myynnin kohteesta, mukaan lukien ostajan ja Italian välillä tehtävän palveluhankintasopimuksen luonnos, asetettiin kaikkien niiden seitsemän toimijan saataville, jotka hyväksyttiin tarjouskilpailumenettelyn seuraavaan vaiheeseen. Näin kyseiset toimijat saattoivat päättää, tekisivätkö ne tarjouksen ja jos tekisivät, millä hinnalla. Tällä perusteella komissio katsoo, että kiinnostuksenilmaisupyynnöstä kävi riittävän selvästi ilmi, että myynti koski sekä Laziomarin liiketoimintaa että siihen liitettyä uutta palveluhankintasopimusta. Kiinnostuksensa ilmaisseille osapuolille annettiin oikeus tutustua kaikkiin tarvittaviin tietoihin, jotta ne voivat päättää mahdollisen tarjouksen tekemisestä.

([76]) Komission tiedonanto Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta valtiontuen käsitteestä (EUVL C 262, 19.7.2016, s. 1).

([77]) Komissio huomauttaa valtiontuen käsitettä koskevassa tiedonannossa, että unionin tuomioistuimet viittaavat usein valtiontuen yhteydessä ”avoimeen” tarjouskilpailuun. Sanan ”avoin” käytöllä ei kuitenkaan tarkoiteta sellaista tiettyä menettelyä, josta on kyse julkisista hankinnoista annetuissa direktiiveissä. Sen vuoksi ”kilpailuun perustuva” näyttää komission mukaan asianmukaisemmalta ilmaisulta. Kyseisessä tiedonannossa komissio myös toteaa, että tämän tarkoituksena ei ole poiketa oikeuskäytännössä vahvistetuista aineellisista edellytyksistä.

([78]) Kuten edellä (ks. johdanto-osan 221 kappale) selvitetään, tämä tarjouskilpailumenettely ei myöskään kuulunut direktiivin 2004/18/EY 36 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan. Näin ollen Italialla ei tosiasiassa ollut velvollisuutta ilmoittaa valintaperusteita kiinnostuksenilmaisupyynnössä.

(229) Kolmanneksi komissio katsoo, että kiinnostuksenilmaisupyyntöön vastanneiden mahdollisten tarjoajien lukumäärä oli huomattavan suuri. Kaikki seitsemän tarjouspyyntömenettelyn seuraavaan vaiheeseen hyväksyttyä yritystä saivat seuraavaksi Lazion alueelta yksityiskohtaiset tiedot prosessista. Lisäksi vaikuttaa siltä, että direktiivin 2004/18/EY säännösten mukaisesti Italialla ei ollut velvollisuutta antaa kiinnostuksenilmaisupyynnössä muita tietoja myönnettävästä sopimuksesta kuin maininta julkisen palvelun tarjoamisen jatkamisesta ja viittaus kyseistä palvelua säänteleviin oikeudellisiin sääntöihin (ks. johdanto-osan 221 kappale).

(230) Neljänneksi kiinnostuksenilmaisupyyntö sisälsi tarvittavat vähimmäistiedot (eli maininnan julkisen palvelun jatkamisvaatimuksesta), jotta kiinnostuneet tahot saattoivat ilmaista kiinnostuksensa, eivätkä nämä tiedot olleet sellaisia, että kiinnostuneita meriliikenteen harjoittajia olisi niiden perusteella voitu sulkea pois menettelystä. Suunnitteluviranomaisten päätöksenä oli varmistaa julkisen palvelun jatkuvuus sekä Pontinon saariston ja mantereen väliset yhteydet. Tästä ehdosta ilmoitettiin etukäteen kaikille potentiaalisille toimijoille, jotka olivat kiinnostuneita osallistumaan tarjouskilpailuun, kuten edellä selitetään. Tämän perusteella komissio katsoo, että Italialla ei tässä vaiheessa ollut määräysvaltaa mahdollisiin tarjoajiin nähden, mikä osoittaa, että suunnitteluviranomaiset eivät asettaneet julkisen palvelun jatkamista pakolliseksi ehdoksi suosiakseen valikoivasti yhtäkään mahdollisista tarjoajista valitessaan toimijaa, jolle palveluhankintasopimus myönnettäisiin ja jolle Laziomarin liiketoiminta myytäisiin. Komissio toteaa myös, että kaikille seitsemälle taholle, jotka hyväksyttiin tarjousvaiheeseen, annettiin kaikki merkitykselliset tiedot valintaperusteista ja menettelyn jatkosta niille lähetetyssä tarjouspyyntökirjeessä.

(231) Komissio esitti vuoden 2012 päätöksessä epäilyjä tietyistä tarjousmenettelyn *rahoitukseen liittyvistä vaatimuksista* (ks. johdanto-osan 109 kappale), joita tarjoajille asetettiin palveluhankintasopimuksessa, sekä niistä vakiomuotoisista laatuvaatimuksista, joita edellytetään aina julkisen palvelun velvoitteiden yhteydessä. Lisäksi komissio epäili, voitaisiinko tällaiset vaatimukset hyväksyä tarkasteltavana olevan kaltaisessa tapauksessa, jossa koko yritys myydään.

(232) Komissiolle kuitenkin toimitettiin tutkimuksen aikana tietoja, jotka poistivat nämä huolenaiheet. Italia esimerkiksi poisti tarjouskilpailusta sellaiset rahoitukseen liittyvät vaatimukset, jotka olisivat mahdollistaneet ainoastaan merenkulkuyritysten osallistumisen tarjouskilpailuun (ks. johdanto-osan 125 kappale). Komissio toteaa, että Carpoint Motorsport S.p.A., joka julkisesti saatavilla olevien tietojen mukaan on ajoneuvojen vähittäis- ja tukkumarkkinoilla toimiva yritys, oli yksi niistä yrityksistä, jotka ilmaisivat halukkuutensa osallistua tarjouskilpailuun (ks. johdanto-osan 61 kappale).

(233) Komissio suhtautuu myönteisesti Lazion alueen pyrkimykseen taata mahdollisimman laaja osallistuminen menettelyyn antamalla tarjoajille mahdollisuus osallistua menettelyyn väliaikaisina tarjoajien ryhmittyminä, yhteenliittyminä tai eurooppalaisina taloudellisina etuyhtyminä (ks. johdanto-osan 60 kappale).

(234) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että kokonaisuutena arvioituna tarjouskilpailumenettely perustui kilpailuun ja oli avoin. Esimerkiksi Lazion alueen aikomuksesta luopua Laziomarin liiketoiminnasta ja tehdä tarjouskilpailun voittajan kanssa uusi palveluhankintasopimus kymmeneksi vuodeksi ilmoitettiin laajalti, jotta tieto tavoittaisi kaikki potentiaaliset tarjoajat olennaisilla alueellisilla tai kansainvälisillä markkinoilla. Lisäksi komissio ottaa huomioon sen, että potentiaalisten tarjoajien oli helppo ilmaista kiinnostuksensa eikä niiden tarvinnut sitoutua mihinkään vielä tässä vaiheessa. Niille osapuolille, jotka kykenivät osoittamaan täyttävänsä ainoan valintaperusteen eli takaamaan palvelun jatkuvuuden, annettiin kaikki tarvittavat tiedot sekä riittävästi aikaa, jotta niiden oli mahdollista päättää tarjouksen tekemisestä Laziomarin liiketoiminnasta sekä tämän mahdollisen tarjouksen hinnasta. Näistä syistä komissio toteaa, ettei se enää epäile, että tarjouskilpailumenettely ei olisi ollut riittävän avoin kiinnostuksenilmaisupyynnön mahdollisten puutteiden takia.

Tarjouskilpailun syrjimättömyys

(235) Valtiontuen käsitettä koskevan tiedonannon 92 kohdassa korostetaan, että kaikkien tarjoajien syrjimätön kohtelu menettelyn kaikissa vaiheissa sekä ennen menettelyä määritetyt puolueettomat valinta- ja myöntämisperusteet ovat välttämättömiä edellytyksiä, joilla varmistetaan, että transaktio on markkinaehtojen mukainen. Samassa kohdassa täsmennetään myös, että tasavertaisen kohtelun takaamiseksi tarjouksia olisi voitava sopimuksen myöntämiskriteereiden perusteella vertailla ja arvioida puolueettomasti.

(236) Kuten edellä todetaan (ks. johdanto-osan 227 kappale), kiinnostuksenilmaisupyyntö sisälsi vain yhden valintaperusteen, jonka mukaan tarjoajien oli kyettävä takaamaan meriliikenteen palvelujen jatkuvuus. Kaikki kahdeksan osapuolta, jotka vastasivat kiinnostuksenilmaisupyyntöön ja ilmaisivat kiinnostuksensa, olivat tietoisia tästä velvoitteesta. Komissio katsoo, että tämä ehto oli objektiivinen ja että se oli tehty kiinnostuksenilmaisupyynnössä riittävän selväksi kaikille kiinnostuneille osapuolille.

(237) Tämän jälkeen niitä seitsemää tarjoajaa, jotka hyväksyttiin kahdeksasta kiinnostuneesta tarjoajasta tarjouskilpailumenettelyn seuraavaan vaiheeseen ja jotka olivat kaikki saaneet samat tiedot, pyydettiin jättämään tarjous (ks. johdanto-osan 61 kappale).

(238) Näin ollen komission vuoden 2011 päätöksessä ilmaisemat epäilykset siitä, ettei kiinnostuksenilmaisupyyntö ollut riittävän syrjimätön, on kumottu. Kaikille osapuolille tiedotettiin asianmukaisesti ja tasavertaisesti tarjouskilpailumenettelyn eri vaiheissa, minkä ansiosta niiden oli mahdollista tehdä tarjous täysin tietoisina menettelystä ja vaatimuksista. Komissio katsoo myös, että sopimuksen myöntämisperusteet mahdollistivat tarjousten objektiivisen vertailun ja arvioinnin.

Sen varmistaminen, että palvelut tuotetaan yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin

(239) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 65 kohdassa todetaan, että ”unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella julkinen hankintamenettely sulkee pois valtiontuen olemassaolon vain silloin, kun on mahdollista valita se tarjoaja, joka kykenee tuottamaan tarvittavat palvelut yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin”.

(240) Tässä tapauksessa tarjouskilpailun kohteena oli uusi palveluhankintasopimus ja siihen liitetty Laziomarin liiketoiminta eikä pelkkä sopimus. Italia päätti, että Laziomarin liiketoiminnalle asetetaan kiinteä myyntihinta (joka perustui riippumattoman asiantuntijan suorittamaan arvonmääritykseen), joka ei ollut neuvoteltavissa, kun taas palveluhankintasopimuksen myöntämisperusteeksi Italia valitsi kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen niin, että tarjouksen osatekijät pisteytettäisiin seuraavasti: hinta 30 pistettä ja tekniset perusteet 70 pistettä (ks. johdanto-osan 62 kappale).

(241) Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen käytön osalta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 67 kohdassa todetaan, että (alimman hinnan lisäksi) myös kokonaistaloudellisesti edullisin tarjous katsotaan riittäväksi neljännen Altmark-kriteerin täyttämiseksi edellyttäen, että ”ratkaisuperusteet – – liittyvät läheisesti tuotettavan palvelun sisältöön ja mahdollistavat sen, että kokonaistaloudellisesti edullisin tarjous vastaa hankinnan markkina-arvoa”. ([79])

(242) Komissio toteaa Italian painottaneen sitä, että menettelyssä valittaisiin toimija, joka tarjoaisi palvelun korkeita teknisiä ja laadullisia vaatimuksia noudattaen ja tietyt vaatimukset huomioon ottaen. Tarkasteltaessa teknisen tarjouksen enimmäispistemäärän (70 pistettä) ja hintatarjouksen enimmäispistemäärän (30 pistettä) erittelyä sopimuksen myöntämisperusteena kokonaistaloudellisesti edullisinta tarjousta koskevan perusteen mukaisesti Italia viittaa Italian korkeimman hallinto-oikeuden lausuntoon (ks. johdanto-osan 126 kappale) ja korostaa tarjouksen laadullisten seikkojen merkitystä keinona välttää liian alhaiset hinnat, joita olisi ollut vaikea ylläpitää vaarantamatta tarjotun julkisen palvelun laatua. Samalla Italia esittää, että tämän erittelyn ansiosta palvelusta voitiin saada parempi hinta (ks. johdanto-osan 127 kappale).

(243) Tarjouspyyntökirje sisälsi kaikki tarvittavat tiedot hintatarjouksen ja teknisen tarjouksen täyttämiseksi. Erityisesti teknisen tarjouksen osalta niiden seitsemän merenkulkualan toimijan, joita pyydettiin jättämään tarjous, oli toimitettava yksityiskohtaiset tiedot hallinnointijärjestelyistä ja -ehdoista, joita ne noudattaisivat koko toimeksiantokauden ajan. Toimijoiden oli erityisesti osoitettava seuraavat seikat: i) kohdennetut hallinnon parantamista koskevat aloitteet (esimerkiksi palveluluettelo, markkinointi- ja viestintäpolitiikka, verkkomarkkinointisuunnitelma, henkilöresurssien ja alusten optimointi – 10 pistettä), ii) kaluston uusimista koskevat järjestelyt (esimerkiksi kaluston keskimääräisen iän kehitys, alusten toiminnallisten vähimmäisominaisuuksien, kuten mittojen, mukavuuden, nopeuden ja turvajärjestelmän noudattaminen – 40 pistettä) ja iii) alusten kohdentaminen olemassa olevan kaluston täydentämiseksi (eli kunkin aluksen (linja mukaan luettuna), joita toimija aikoo käyttää palvelujen suorittamiseen, teknisten ominaisuuksien esittäminen – 20 pistettä). On selvää, että nämä vaatimukset liittyvät läheisesti meriliikennepalvelujen tarjoamiseen ja tuovat sille lisäarvoa. Tämän perusteella komissio katsoo, että käyttämällä kokonaistaloudellisesti edullisinta tarjousta kyseisen palvelun toimeksiantamisen ja siihen liitetyn

([79]) Ks. myös valtiontuen käsitettä koskevan tiedonannon 96 kohta.

Laziomarin liiketoiminnan myynnin perusteena Italia sai aikaan tosiasiallisen kilpailuasetelman ja kykeni saamaan palvelun, jonka arvo oli mahdollisimman suuri yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin. Tältä osin komissio panee merkille, että CLN:lle meriliikennepalvelujen tarjoamisesta myönnetty vuotuinen korvaus on ollut paljon pienempi kuin Lazion alueen tarjouskilpailun alussa ehdottama vuotuinen enimmäiskorvaus (ks. johdanto-osan 75 kappale).

(244) Palvelun ja Laziomarin liiketoiminnan myynnin toisiinsa liittämisen osalta komissio katsoi vuoden 2012 päätöksessä alustavasti, että uuden palveluhankintasopimuksen kilpailuttaminen ilman velvollisuutta ottaa vastuulleen kyseisen julkisen palvelun tuottamisessa tarvittavia Laziomarin aluksia olisi johtanut yhteisön kannalta vähäisempiin kustannuksiin.

(245) Komissio on jo edellä todennut, että tarjouskilpailumenettely on ollut riittävän läpinäkyvä ja syrjimätön, jotta mahdollisimman moni mahdollinen tarjoaja saattoi osallistua siihen. Kiinnostuksenilmaisupyyntö julkaistiin laajalti, ja siihen vastasi kahdeksan merenkulkualan toimijaa, joista seitsemän hyväksyttiin tarjousvaiheeseen. Näille seitsemälle toimijalle lähetettiin tarjouspyyntökirje, jossa niille annettiin kaikki tarjouskilpailumenettelyä koskevat keskeiset tiedot.

(246) Kiinnostuksenilmaisuvaiheen jälkeen saatiin yksi kilpailukykyinen tarjous (tarjouksen jätti CLN), jonka Lazion alue arvioi ottaen huomioon sekä teknisen tarjouksen että hintatarjouksen.

(247) Julkisen palvelun jatkuvuuden takaamista koskeva pakollinen ehto sekä omaisuuserien kytkeminen yhteen julkisen palvelun velvoitteiden kanssa liittyvät toisiinsa. Koska Laziomarin myynti oli liitetty uuteen palveluhankintasopimukseen, julkisen palvelun jatkuvuuden varmistamista koskevaa vaatimusta sovellettiin automaattisesti ostajaan eli CLN:ään, joka sai näin kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden. Komissio katsoo seuraavista syistä, että Laziomarin liiketoiminnan, uuden palveluhankintasopimuksen ja kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden liittäminen toisiinsa eivät johtaneet alhaisempaan hintaan kuin yrityksen omaisuuden ja sopimuksen myyminen erikseen:

(248) Laziomarin liiketoiminta on liittynyt ainoastaan julkisen palvelun tarjoamiseen ja alueellisen jatkuvuuden varmistamiseen. Näin ollen kaikkia Laziomarin aluksia on käytetty ja käytetään edelleen julkisen palvelun tarjoamiseen. Täten ei voida väittää, että yksityinen myyjä olisi saanut korkeamman hinnan, jos nämä tai jotkin alukset olisi myyty ilman mainittua ehtoa. Italian toimittamien tietojen ja Lazion alueen teettämän riippumattoman asiantuntija-arvion (ks. johdanto-osan 66 ja 67 kappale) mukaan Laziomarin alukset ovat vanhempia (22–32 vuotta) ja niiden moottoreiden ja muiden materiaalien (esimerkiksi rungon rakennusmateriaalien) kunto edellyttää parannusta ja huoltoa, kun otetaan huomioon, että niille on kertynyt vuosien mittaan runsaasti käyttötunteja. Tästä syystä alusten kaupallinen kysyntä olisi vähäistä, paitsi jos tarkoituksena olisi hankkia ne lyhytaikaiseksi investoinniksi ja ennallistaa ja nykyaikaistaa ne. Näin ollen vaikuttaa epätodennäköiseltä, että alukset olisi saatu myytyä liikennöintitarkoituksiin, paitsi julkisen palvelun jatkamista koskevan ehdon mukaiseen tarkoitukseen, arvioitua hintaa korkeammalla hinnalla.

(249) Komissio myös pitää epätodennäköisenä, että mahdollisilla tarjoajilla olisi ollut valmiina tarvittavat resurssit (neljä alusta sekä teolliset ja kaupalliset laitteet), jotka se olisi voinut uudelleenkohdentaa uudessa palveluhankintasopimuksessa määrättyjen julkisen palvelun velvoitteiden hoitamiseen, jos Laziomar olisi myyty erikseen. Näin on etenkin siinä mielessä, että uudessa sopimuksessa asetetaan erityisiä vaatimuksia julkisen palvelun eri reiteillä käytettäville aluksille (ks. johdanto-osan 243 kappale). Toimijat, joilla oli tarvittavat resurssit valmiina, käyttivät todennäköisesti kyseisiä resursseja jo muilla reiteillä, joten näiden resurssien kohdentaminen uudelleen uuden palveluhankintasopimuksen mukaisesti olisi väistämättä johtanut tulonmenetyksiin niiden aiemman käyttökohteen osalta.

(250) Näin ollen komissio katsoo, että kyseisten alusten ja palveluhankintasopimuksen liittäminen toisiinsa mahdollisti korkeamman hinnan saamisen Laziomarin aluksista, koska vastineeksi näiden alusten käyttämisestä julkisen palvelun reiteillä alusten ostaja sai julkisen palvelun korvausta kymmenen vuoden ajan. Lisäksi kuka tahansa markkinatalouden ehdoin toimiva myyjä olisi päättänyt myydä Laziomarin yhdessä uuden palveluhankintasopimuksen kanssa korkeimman mahdollisen hinnan saadakseen. Tällä perusteella komissio katsoo, ettei Italia ole asettanut sellaisia ehtoja, jotka olisivat todennäköisesti laskeneet hintaa tai joita yksityinen myyjä ei olisi asettanut.

(251) Komissio toteaa, ettei se enää epäile, että uuden palveluhankintasopimuksen kilpailuttaminen yhdessä Laziomarin liiketoiminnan kanssa ei voinut johtaa yhteisön kannalta vähäisimpiin kustannuksiin.

(252) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että käyttämällä kokonaistaloudellisesti edullisinta tarjousta kyseisen palvelun toimeksiantamisen ja siihen liitetyn Laziomarin liiketoiminnan myynnin perusteena saatiin aikaan tosiasiallinen kilpailuasetelma tarjouskilpailumenettelyn loppuun asti.

Vahvat suojatoimet sellaisen menettelyn suunnittelussa, jossa tehdään vain yksi tarjous

(253) Komissio katsoo edellä kuvatun arvioinnin perusteella (ks. johdanto-osan 224–252 kappale), että tarjouskilpailumenettely oli julkisia hankintoja koskevien sääntöjen mukaisesti avoin, läpinäkyvä ja syrjimätön. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 68 kohdassa kuitenkin todetaan, että ”sellaisia menettelyitä, joissa tehdään ainoastaan yksi tarjous, ei voida pitää riittävinä sen varmistamiseksi, että yhteisö saa tarvitsemansa palvelun vähimmin kustannuksin”.

(254) Koska vain CLN teki tarjouksen Laziomaria koskevassa tarjouskilpailumenettelyssä (johon sisältyi uusi palveluhankintasopimus), tällaista tarjouskilpailua ei tavallisesti pidettäisi riittävänä sen varmistamiseksi, ettei voittajalle ole koitunut etua.

(255) Komissio on kuitenkin lieventänyt yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 68 kohdassa ilmaistua näkemystä kyseisiä palveluja koskevassa oppaassaan ([80]), jossa todetaan, että ”tämä ei kuitenkaan tarkoita, etteikö voi olla tapauksia, joissa menettelyyn liittyvien erityisen vahvojen suojatoimien vuoksi yksi tarjous voi riittää varmistamaan, että palvelu tarjotaan julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin”.

(256) Komissio katsoo, että tarkasteltavassa tapauksessa tällaiset suojatoimet on toteutettu. Tämän osoittavat seuraavat seikat:

1) Tarjouskilpailumenettely järjestettiin siten, että mahdollisimman moni potentiaalinen tarjoaja kiinnostuisi siitä. Potentiaalisten tarjoajien ei myöskään tarvinnut noudattaa kuormittavia menettelyjä, eikä niille olisi aiheutunut merkittäviä kuluja kiinnostuksensa ilmaisemisesta. Tämän seurauksena saatiin kiinnostuksenilmaisut kahdeksalta tarjoajalta, joista seitsemää pyydettiin jättämään tarjous (ks. johdanto-osan 237 kappale).

2) Italia päätti soveltaa palveluhankintasopimuksen tekemiseksi rajoitettua tarjouskilpailua (ks. johdanto-osan 59 kappale). Kyseessä on kaksivaiheinen prosessi, jossa ainoastaan tarjousvaiheeseen hyväksytyt toimijat voivat jättää tarjouksia. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 66 kohdan mukaan ”– – rajoitettu menettely voi täyttää neljännen Altmark-kriteerin, ellei näin estetä kiinnostuneita toimijoita tarjoamasta ilman pätevää syytä”. Itse asiassa seitsemän potentiaalista tarjoajaa (niistä kahdeksasta tarjoajasta, jotka olivat alun perin ilmaisseet kiinnostuksensa) hyväksyttiin tarjouskilpailuvaiheeseen (ks. johdanto-osan 61 kappale), mikä osoittaa, että todellinen kilpailu oli mahdollista tarjouskilpailumenettelyn loppuun asti. Rajoitetussa menettelyssä mahdollisilla tarjoajilla on yleensä enemmän aikaa arvioida tarjoustaan ennen sen jättämistä. Komissio katsoo, että profiilien perusteella jäljellä olevista potentiaalisista tarjoajista ainakin viisi (NLG, Traghetti Lines, Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetor ja Ustica Lines, joka toimii nykyisin nimellä Liberty Lines) olisi (kokemuksensa ja rahavarojensa ansiosta) voinut tehdä tarjouksen tai niillä olisi ollut syy olla tosiasiallisesti kiinnostuneita tarjouksen tekemisestä (esimerkiksi NLG ja Vetor toimivat jo joillakin reiteillä, joilla Laziomar liikennöi (ks. taulukko 9), kun taas muut yritykset ovat vakiintuneita merenkulkualan toimijoita, jotka harjoittavat sekä kansallista että kansainvälistä toimintaa).

3) Niille seitsemälle alun perin kiinnostuksensa ilmaisseelle toimijalle lähetetty tarjouspyyntö koski Laziomarin kaikkien osakkeiden myyntiä 2 272 000 euron kiinteään myyntihintaan, jota ei arvioitu uudelleen minkään tarjouksen perusteella (ks. johdanto-osan 62 kappale). Komissio toteaa, että Laziomarin myyntihinnan määritti riippumaton asiantuntija kyseisenä ajankohtana vallinneiden taloudellisten ja markkinaolosuhteiden perusteella ja että hinta oli tarjouskilpailussa kiinteä. Kaikki osallistujat olivat kuitenkin tietoisia hinnasta eivätkä esittäneet valituksia sen kohteesta tai tasosta. Lisäksi tarjouskilpailu koski Lazion alueen vahvistamaa julkisesta palvelusta maksettavaa vuotuista enimmäiskorvausta, joka on 14 300 550 euroa vuodessa (ilman kymmenen vuoden aikana maksettavaa arvonlisäveroa). Kaikkia osallistujia pyydettiin toimittamaan tähän julkisesta palvelusta

([80]) Ks. tarkemmin vastaus, jonka komissio antaa kysymykseen 68 komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa Opas valtiontukea, julkisia hankintoja ja sisämarkkinoita koskevien Euroopan unionin sääntöjen soveltamiseksi yleishyödyllisiin taloudellisiin palveluihin, erityisesti yleishyödyllisiin sosiaalipalveluihin, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2013 (ks. https://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_fi.pdf).

maksettavaan vuotuiseen korvaukseen nähden parempia tarjouksia tiettyjen teknisten kriteerien perusteella. Tämä on erityisen vahva suojakeino sen varmistamiseksi, että saadaan julkista palvelua koskevaan vuotuiseen korvaukseen nähden mahdollisimman alhainen tarjous (joka aiheuttaa vähiten kustannuksia yhteisölle) niin, että tarjoajat eivät luovu tarjouksen tekemisestä.

(257) Komissio katsoo, että ottaen huomioon edellä kuvatut suojatoimet kyseinen tarjouskilpailumenettely riitti varmistamaan palvelun toteuttamisen yhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, vaikka siinä tehtiin lopulta vain yksi tarjous. ([81])

(258) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että neljäs Altmark-kriteeri täyttyy tarkastelevana olevassa tapauksessa.

(259) Koska unionin tuomioistuimen Altmark-tuomiossa vahvistamat neljä edellytystä täyttyvät kumulatiivisesti, Laziomarin liiketoimintaan liitetyn uuden palveluhankintasopimuksen ja kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden myöntäminen Laziomarille ei komission mukaan antanut taloudellista etua kyseiselle yritykselle ja sen ostajalle CLN:lle.

5.1.2.5 Päätelmät

(260) Koska kaikki SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt edellytykset eivät täyty, komissio toteaa, että Laziomarin liiketoimintaan liitetyn palveluhankintasopimuksen ja kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden myöntäminen Laziomarille ja sen ostajalle CLN:lle ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

5.1.3 *Vuoden 2010 laissa säädetyt toimenpiteet*

(261) Vuoden 2011 päätöksessä komissio katsoi alustavasti, että kaikki asetuksessa 125/2010, joka on muunnettu muutoksin vuoden 2010 laiksi, säädetyt toimenpiteet ovat valtiontukea entisen Tirrenia-konsernin yritysten hyväksi siltä osin kuin tuensaajien oli mahdollista hyödyntää kyseisiä toimenpiteitä maksuvalmiustarpeidensa kattamiseksi ja siten yleisen taloudellisen asemansa parantamiseksi.

(262) Muodollisen tutkinnan aikana saamiensa tietojen perusteella komissio katsoo, että kyseisiä kolmea toimenpidettä on arvioitava erikseen.

5.1.3.1 Alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettujen varojen mahdollinen käyttö maksuvalmius-tarkoituksiin

(263) Valtion varat: Valtio myönsi kyseiset varat omasta talousarviostaan (ks. johdanto-osan 84 kappale), ja mahdollisuudesta käyttää niitä maksuvalmiustarkoituksiin säädettiin vuoden 2010 laissa. Näin ollen toimenpide on valtion toteuttama ja myönnetty valtion varoista.

(264) Valikoivuus: Toimenpide koski ainoastaan entisen Tirrenia-konsernin yrityksiä, kuten Laziomaria, joten se oli valikoiva. Kattavuuden vuoksi komissio huomauttaa, ettei toimenpide koskenut CLN:ää.

(265) Taloudellinen etu: Italian mukaan Caremar (tuolloin) käytti kyseisiä varoja Pontinon saaristossa käytetyn kaluston nykyaikaistamiseen, jotta se olisi kansainvälisten turvallisuusnormien mukainen. Osa töistä koski kahta Caremarin kaluston yksikköä, jotka siirrettiin maksutta Laziomarille (ks. johdanto-osan 132 kappale). Näitä varoja ei siis käytetty maksuvalmiustarkoituksiin (ks. johdanto-osan 132 kappale), eikä komissio löytänyt näyttöä päinvastaisesta.

(266) Koska Laziomar ei käyttänyt näitä varoja maksuvalmiustarkoituksiin välttääkseen kustannuksia, jotka se tavallisesti joutuisi maksamaan omilla varoillaan, vuoden 2011 päätöksessä esitettyihin epäilyihin ei ole enää aihetta, ja näin ollen komissio katsoo, että Laziomar ei saanut taloudellista etua näiden varojen käytön kautta.

(267) Päätelmä: koska kaikki SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt edellytykset eivät täyty, komissio toteaa, ettei toimenpide ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

([81]) Kattavuuden vuoksi komissio toteaa, että käsiteltävänä oleva asia eroaa muista tapauksista, joissa myös tehtiin vain yksi tarjous. Ks. tältä osin perustelut: päätös (EU) 2020/1412, johdanto-osan 404 ja 405 kappale.

5.1.3.2 Yksityistämiseen liittyvät verovapautukset

(268) Kuten johdanto-osan 86 kappaleessa on kuvattu, vuoden 2010 lain 1 §:n nojalla tietyt toimet ja operaatiot, jotka toteutettiin Tirrenia-konsernin yksityistämiseksi ja jotka määritellään muutoksin vuoden 2009 laiksi muunnetun asetuksen 135/2009 19 b §:n 1–15 momentissa, on vapautettu tällaisista toimista ja operaatioista tavallisesti perittävistä veroista.

(269) Komissio toteaa ensinnäkin, että tässä on arvioitava kolmea erillistä luovutusten sarjaa: 1) Tirrenian entisten tytäryhtiöiden Caremarin, Saremarin ja Toremarin luovutus Tirrenialta Campanian, Sardinian ja Toscanan alueille, 2) Laziomarin liiketoiminnan luovutus Campanian alueelta Lazion alueelle ja 3) Laziomarin liiketoiminnan luovutus Laziomarin alueelta CLN:lle. Vapautus koski rekisteröintiveroa, maa- ja kiinteistörekisteriveroja sekä leimaveroa, jäljempänä yhdessä 'välilliset verot', arvonlisäveroa ja yhteisöveroa. Tukitoimenpiteen saajina oli myyjä, ostaja tai molemmat. Tässä päätöksessä arvioidaan vain toista ja kolmatta luovutusten sarjaa. ([82])

(270) Komissio hyväksyy suoraan sen, että Laziomarin liiketoiminnan luovutuksesta Campanian alueelta Lazion alueelle ei peritty yhteisöveroa (koska siitä ei maksettu vastiketta) eikä arvonlisäveroa (jota ei kansallisen lainsäädännön mukaisesti peritä tällaisista liiketoimista). Välillisistä veroista on todettava, että verot, joita kansallisen lainsäädännön nojalla perittiin vain ostajilta, jäivät perittäväksi Lazion alueelta, joka hoiti julkisen palvelun tehtäväänsä eli toimi valtion laitoksena. Sitä ei näin ollen tällaisenaan voida pitää yrityksenä. Näin ollen edellä mainittuja verovapautuksia ei arvioida tässä päätöksessä tarkemmin.

(271) Kolmannen siirron osalta komissio toteaa heti alkuun, että lokakuun 26 päivänä vuonna 1972 annetun presidentin asetuksen nro 633 mukaisesti toimivien yritysten tai liiketoimintayksikköjen luovutuksia toiselle yritykselle ei katsota tavaroiden luovuttamiseksi, joten ne on vapautettu arvonlisäverosta. Näin ollen sellaiset liiketoimet kuin Laziomarin liiketoiminnan myynti CLN:lle eivät ole arvonlisäveron alaisia eikä verovapautus arvonlisäverosta ole voinut antaa Laziomarille etua. Lisäksi komissio toteaa, että Laziomarin liiketoimintaa koskevassa myyntisopimuksessa määrätään selvästi, että ostaja (eli CLN) vastaa kaikista liiketoimeen liittyvistä kuluista (kuten rekisteröintimaksuista, notaarikuluista ja maarekisterimaksusta), eikä siinä viitata mitenkään CLN:n vapauttamiseen kyseisistä kuluista. Yhtiöveroa koskevan vapautuksen osalta komissio katsoo, että tätä veroa sovellettaisiin ainoastaan myyntituloihin. Tässä tapauksessa CLN kuitenkin osti Laziomarin Lazion alueelta, mikä tarkoittaa, että kyseinen liiketoimi oli CLN:n näkökulmasta kuluerä, minkä vuoksi siitä ei voitu periä yhtiöveroa. Näin ollen tämä toimenpide ei koske CLN:ää. Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että näistä verovapautuksista ei ole koitunut hyötyä Laziomarille tai CLN:lle.

(272) Edellä esitetyistä syistä mikään mainituista verovapautuksista ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

5.1.3.3 Mahdollisuus käyttää FAS-rahaston varoja maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi

(273) Vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksissä komissio toi esiin (entisen) Tirrenia-konsernin yritysten mahdollisuuden käyttää FAS-rahaston varoja vallitsevien maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi. Muodollisen tutkintamenettelyn aikana Italia kuitenkin selvensi, ettei kyseisen rahaston varoja ollut tarkoitettu ylimääräiseksi korvaukseksi Laziomarille tai CLN:lle (tai muillekaan entisen Tirrenia-konsernin yrityksille tai niiden ostajille). Sen sijaan kyseiset varat otettiin käyttöön entisen Tirrenia-konsernin yrityksille maksettaviin julkisen palvelun korvauksiin varattujen talousarviomäärärahojen täydentämiseksi siltä varalta, etteivät ne osoittautuisivat riittämättömiksi. Vuoden 2010 lain 1 §:n 5 b momentin nojalla alueilla oli nimittäin oikeus käyttää FAS-rahaston varoja rahoittaakseen (osittain) normaalit julkisen palvelun korvaukset ja varmistaakseen siten meriliikennepalvelujen jatkuvuuden. Toisin sanoen tämä toimenpide koskee ainoastaan varoja, jotka on kohdennettu Italian valtion talousarviosta julkisen palvelun korvausten maksamiseen.

(274) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että FAS-rahaston varat ovat vain yksi rahoituslähde, jonka turvin valtio voi maksaa julkisen palvelun korvauksia (alkuperäisen sopimuksen jatkamisen nojalla), eikä kyse ole toimenpiteestä, josta Laziomar voi hyötyä kyseisten julkisen palvelun korvausten lisäksi. Näin ollen FAS-rahaston varat eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

([82]) Ensimmäistä luovutusten sarjaa arvioidaan päätöksessä (EU) 2020/1412 (ks. johdanto-osan 418 kappale).

5.1.4 *Valtiontuen olemassaoloa koskevat päätelmät*

(275) Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio katsoo seuraavaa:

— Laziomarille maksettu korvaus meriliikenteen reittien liikennöinnistä 1 päivän kesäkuuta 2011 ja 14 päivän tammikuuta 2014 välisenä aikana on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea

— Laziomarin liiketoimintaan ja kiinnityspaikkaa koskevaan etuoikeuteen liitetyn, 15 päivän tammikuuta 2014 ja 14 päivän tammikuuta 2024 väliselle ajanjaksolle tehdyn uuden palveluhankintasopimuksen myöntäminen Laziomarille ja sen ostajalle CLN:lle täyttää kaikki neljä Altmark-edellytystä, eikä se näin ollen ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea

— koska Laziomar ei käyttänyt aluksiin tehtäviin ajanmukaistuksiin myönnettyjä varoja maksuvalmiustarkoituksiin vuoden 2010 nojalla, kyseinen toimenpide ei ole Laziomarille annettua SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea

— Laziomarin yksityistämiseen liittyvät verovapautukset ja vuoden 2010 laissa säädetty mahdollisuus käyttää FAS-rahaston varoja maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi eivät ole Laziomarille annettua SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

5.2 **Tuen sääntöjenmukaisuus**

(276) Tässä päätöksessä tarkasteltu tukitoimenpide on pantu täytäntöön ennen komission virallista hyväksyntää. Näin ollen Italia on kyseisen tukitoimenpiteen myöntäessään rikkonut SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa, koska tätä toimenpidettä ei ollut vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen nojalla. ([83])

5.3 **Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille**

(277) Laziomarille alkuperäisen sopimuksen voimassaolon jatkamisen perusteella myönnetyn julkisen palvelun korvauksen soveltuvuutta sisämarkkinoille on arvioitava SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella.

5.3.1 *Sovellettavat säännöt*

(278) Kuten edellä on todettu, alkuperäisten sopimusten jatkaminen vuoden 2008 lopun jälkeen toteutettiin peräkkäisten säädösten nojalla seuraavasti:

a) joulukuun 30 päivänä vuonna 2008 annetulla asetuksella nro 207, joka on muunnettu 27 päivänä helmikuuta 2009 annetuksi laiksi nro 14, jatkettiin alkuperäisiä sopimuksia tammikuun 1 päivästä 2009 joulukuun 31 päivään 2009

b) syyskuun 25 päivänä vuonna 2009 annetulla asetuksella nro 135, joka on muunnettu vuoden 2009 laiksi, muun muassa jatkettiin alkuperäisiä sopimuksia tammikuun 1 päivästä 2010 syyskuun 30 päivään 2010

c) elokuun 5 päivänä vuonna 2010 annetulla asetuksella nro 125, joka on muunnettu vuoden 2010 laiksi, jatkettiin uudelleen alkuperäisiä sopimuksia 1 päivästä lokakuuta 2010 Tirrenian ja Siremarin yksityistämisprosessien päättymiseen asti

d) joulukuun 24 päivänä 2012 annetulla Lazion alueen lailla nro 228 Laziomarille annettiin tehtäväksi varmistaa Pontinon saariston reittien alueellinen jatkuvuus sen yksityistämiseen asti.

(279) Tätä taustaa vasten komissio toteaa, että julkisen palvelun korvauksen maksaminen alkuperäisen sopimuksen viimeisimmän jatkamisen perusteella sijoittuu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden voimaantulon jälkeiseen aikaan, kun taas kolme ensimmäistä jatkamista tehtiin ennen kyseisen oikeudellisen kehyksen voimaantuloa. Viimeksi mainituissa tapauksissa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 paketti – yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 10 artikla ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 69 kohta – sisältää kuitenkin sääntöjä, joiden mukaan kyseistä pakettia sovelletaan myös tukeen, joka on myönnetty ennen kuin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva vuoden 2011 paketti tuli voimaan 31 päivänä tammikuuta 2012. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 10 artiklan b kohdassa määrätään erityisesti, että

([83]) Komissio arvioi 5.3.1 jaksossa, pitääkö tämä paikkansa.

”kaikki ennen tämän päätöksen voimaantuloa [eli ennen 31 päivää tammikuuta 2012] käyttöön otettu tuki, joka ei ollut päätöksen 2005/842/EY mukaisesti sisämarkkinoille soveltuvaa ja jota ei ollut vapautettu ilmoitusvaatimuksesta, mutta joka täyttää tämän päätöksen edellytykset, soveltuu sisämarkkinoille ja on vapautettu ennakkoilmoitusvaatimuksesta”.

(280) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 68 ja 69 kohdassa puolestaan täsmennetään, että komissio soveltaa kyseisissä puitteissa vahvistettuja periaatteita kaikkiin ilmoitettuihin tukihankkeisiin riippumatta siitä, onko ilmoitus tehty ennen kuin kyseisiä puitteita alettiin soveltaa 31 päivänä tammikuuta 2012 vai sen jälkeen, sekä kaikkiin sääntöjenvastaisiin tukiin, joista se päättää 31 päivän tammikuuta 2012 jälkeen, vaikka tuki olisi myönnetty ennen 31 päivää tammikuuta 2012. Jälkimmäisessä tapauksessa ei sovelleta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 kohdan määräyksiä.

(281) Näin ollen edellä kuvatut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen ja kyseisiä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden soveltamisesta annetut säännöt merkitsevät sitä, että Laziomarille sopimuksen jatkokaudella maksettua julkisen palvelun korvausta voidaan arvioida yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 paketin nojalla. Jos todetaan, että joko yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden merkityksellisiä määräyksiä on noudatettu, tämä tukitoimenpide soveltuu sisämarkkinoille koko 1 päivän kesäkuuta 2011 ja 14 päivän tammikuuta 2014 välisen ajanjakson osalta ([84]).

(282) Komissio arvioi ensiksi, täyttääkö julkisen palvelun korvaus, jota Laziomarille maksettiin sopimuksen jatkokaudella, yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 päätöksen edellytykset.

(283) Komissio huomauttaa, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehtyä päätöstä voidaan soveltaa julkisen palvelun korvauksena myönnettävään valtiontukeen vain sellaisten saaria palvelevien meriliikenneyhteyksien osalta, joiden keskimääräinen vuosittainen matkustajamäärä kahtena yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun toimeksiantamista edeltäneenä tilikautena oli enintään 300 000 matkustajaa (2 artiklan 1 kohdan d alakohta). Kuten johdanto-osan 141 kappaleessa todetaan, Italia on esittänyt lukuja, jotka osoittavat, että tämä kynnysarvo ei ylity millään Laziomarin reitillä. Näin ollen komissio katsoo, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 2 artiklan 1 kohdan d alakohdan edellytys täyttyy.

(284) Lisäksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen 4 artiklan mukaan toimeksiantoasiakirjaan on sisällytettävä muun muassa viittaus kyseisen päätöksen soveltamiseen. Komissio toteaa, ettei Lazion alueen ja Laziomarin väliseen palveluhankintasopimukseen tai sen liitteenä oleviin asiakirjoihin sisälly tällaista viittausta. Näin ollen komissio toteaa, ettei 4 artiklaa ole noudatettu eikä Laziomarille jatkokauden aikana myönnetyn julkisen palvelun korvauksen soveltuvuutta sisämarkkinoille voida arvioida yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen perusteella.

(285) Näin ollen Laziomarille vuodesta 2011 yksityistämisprosessin loppuun saattamiseen asti maksetun julkisen palvelun korvauksen soveltuvuutta sisämarkkinoille olisi normaalisti arvioitava yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskevien vuoden 2011 puitteiden perusteella.

(286) Ottaen huomioon, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 2 artiklan 1 kohdan d alakohdassa asetetut edellytykset täyttyvät, tässä yhteydessä sovelletaan kuitenkin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskevien vuoden 2011 puitteiden 61 kohtaa. Tämän pohjalta komissio arvioi, täyttääkö Laziomarille sopimuksen koko jatkokauden osalta maksettu julkisen palvelun korvaus yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden edellytykset, lukuun ottamatta 14, 19, 20, 24, 39 ja 60 kohdassa annettuja määräyksiä.

([84]) Kattavuuden vuoksi komissio toteaa, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 10 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdan siirtymäsäännöstä, jonka mukaan ennen kyseisen päätöksen voimaantuloa (eli 31 päivää tammikuuta 2012) käyttöön otettu tukiohjelma, joka soveltui sisämarkkinoille ja oli vapautettu ilmoitusvaatimuksesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen nojalla, katsotaan edelleen sisämarkkinoille soveltuvaksi ja ilmoitusvaatimuksesta vapautetuksi kahden vuoden ajan (eli 30 päivään tammikuuta 2014 asti). Näin ollen tuki, joka on myönnetty tällaisen ohjelman mukaisesti yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2005 tehdyn päätöksen voimaantulon eli 19 päivän joulukuuta 2005 ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen voimaantulon eli 31 päivän tammikuuta 2012 välisenä aikana, katsotaan sisämarkkinoille soveltuvaksi mutta ainoastaan tuen myöntämispäivästä 30 päivään tammikuuta 2014 asti. Joka tapauksessa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista vuonna 2011 tehdyn päätöksen 10 artiklan a alakohdan siirtymäsäännöstä ei sovelleta 31 päivän tammikuuta 2012 jälkeen myönnettyyn tukeen, ja sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointi on tällöin tehtävä kyseisen, vuonna 2011 tehdyn päätöksen mukaisesti.

5.3.2 *SEUT-sopimuksen 106 artiklassa tarkoitettu varsinainen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu*

(287) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 12 kohdan mukaan ”[t]uki on myönnettävä varsinaisiin ja oikein määriteltyihin SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuihin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin”. Seuraavassa 13 kohdassa täsmennetään, että ”jäsenvaltiot eivät voi liittää erityisiä julkisen palvelun velvoitteita palveluihin, joita tavanomaisissa markkinaolosuhteissa toimivat yritykset jo tarjoavat tai voivat tarjota tyydyttävästi ja valtion määrittämillä yleisen edun mukaisilla ehdoilla, joihin kuuluvat muun muassa hinta, objektiiviset laatuominaisuudet, jatkuvuus ja palvelun saatavuus. Sen kysymyksen osalta, voivatko markkinat tarjota palvelun, komissio voi arvioinnissaan ainoastaan tarkistaa, onko jäsenvaltion käyttämä määritelmä ilmeisen virheellinen, ellei unionin lainsäädännössä säädetä tiukemmasta normista”. Samojen puitteiden 56 kohdassa viitataan lisäksi jäsenvaltion laajaan harkintavaltaan määritellä, minkälaiset palvelut voidaan katsoa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi.

(288) Sitä, onko kyseessä varsinainen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu, on myös arvioitava yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon (ks. johdanto-osan 170 ja 186 kappale), meriliikenteen kabotaasista annetun asetuksen (ks. johdanto-osan 173–175 kappale) ja oikeuskäytännön (ks. johdanto-osan 176 ja 177 kappale) valossa. Näin ollen komission on arvioitava sopimuksen jatkokauden osalta seuraavia asioita:

1) Oliko **käyttäjien keskuudessa kysyntää**?

2) Oliko markkinoiden toimijoiden mahdollista vastata käyttäjien kysyntään ilman julkisen vallan asettamaa velvoitetta (**markkinoiden puutteellinen toiminta**)?

3) Oliko pelkkiin julkisen palvelun velvoitteisiin turvautuminen riittämätön keino tämän puutteen paikkaamiseksi (**vähiten haitallinen lähestymistapa**)?

(289) Komissio huomauttaa, että Laziomar liikennöi sopimuksen jatkokauden aikana samoja julkisen palvelun reittejä, jotka uudessa palveluhankintasopimuksessa annettiin Laziomarin vastuulle, lukuun ottamatta yhtä poikkeusta: sopimuksen jatkokauden aikana reittejä oli viisi (ks. johdanto-osan 43 kappale), kun taas uudessa palveluhankintasopimuksessa otetaan käyttöön lisäreitit, jotka kulkevat Terracinan ja Ponzan välillä (linja T3) ja Terracinan ja Ventotenen välillä (linja T4) (ks. johdanto-osan 72 kappale). Lisäksi komissio on jo kuvaillut ja arvioinut kilpailutilannetta kyseisillä reiteillä sopimuksen jatkokaudella. Tämän johdosta seuraavassa arvioinnissa tukeudutaan ja viitataan edellä esitetyn, uutta palveluhankintasopimusta koskevan arvioinnin keskeisiin kohtiin (ks. 5.1.2.1 jakso).

(290) Komissio muistuttaa ensinnäkin (ks. johdanto-osan 120 kappale), että Italia asetti alkuperäisessä sopimuksessa vahvistetut julkisen palvelun velvoitteet pääasiassa i) varmistaakseen alueellisen jatkuvuuden mantereen ja saarten välillä sekä ii) edistääkseen taloudellista kehitystä asiaankuuluvilla saarilla säännöllisten ja luotettavien meriliikennepalvelujen avulla. Komissio on jo todennut (ks. johdanto-osan 179 kappale), että kyse on tosiasiallisesti oikeutetuista yleisen edun mukaisista tavoitteista.

(291) Havainnollistaakseen, että kyseisille meriliikennepalveluille oli todellista kysyntää palvelujen käyttäjien keskuudessa, Italia toimitti yksityiskohtaiset tilastot (ks. taulukot 11 ja 12), jotka osoittavat, että vuonna 2011 Laziomar kuljetti viidellä palvelureitillä yhteensä 270 457 matkustajaa ja 17 717 ajoneuvoa julkisen palvelun velvoitteiden kattamilla ajanjaksoilla. Vuonna 2012 se kuljetti 240 430 matkustajaa ja 13 228 ajoneuvoa, vuonna 2013 puolestaan 254 167 matkustajaa ja 16 927 ajoneuvoa. ([85])

([85]) Italia on toimittanut myös pelkkiä matkustajia koskevat luvut vuosilta 2009 ja 2010. On muistettava, että Caremar liikennöi tietyillä reiteillä kyseisenä ajanjaksona toukokuun 2011 loppuun asti. Vuonna 2009 kuljetettiin 287 639 matkustajaa (157 055 linjoilla T1 ja A2, 99 087 linjoilla T2 ja A3 sekä 31 494 linjalla A1), vuonna 2010 puolestaan 253 638 matkustajaa (141 300 linjoilla T1 ja A2, 86 031 linjoilla T2 ja A3 sekä 26 307 linjalla A1).

Taulukko 11

Matkustajatilastot vuosilta 2011–2013

Vuosi	Linja T1	Linja T2	Linja A1	Linja A2	Linja A3	Matkustajien kokonaismäärä
2011	57 374	53 461	15 374	106 588	37 660	270 457
2012	36 446	61 978	16 372	96 125	29 509	240 430
2013	26 492	61 678	19 655	117 085	29 257	254 167

Taulukko 12

Ajoneuvojen kuljetustilastot vuosilta 2011–2013

Vuosi	Linja T1	Linja T2	Linja A1	Linja A2	Linja A3	Ajoneuvojen kokonaismäärä [1]
2011	13 203	2 880	1 634 [2]			17 717
2012	10 614	2 614				13 228
2013	14 177	2 750				16 927

[1] Linjoilla A1, A2 ja A3 käytetyt alukset eivät kuljettaneet ajoneuvoja (lukuun ottamatta linjaa A1 vuonna 2011).
[2] Vuodesta 2012 lähtien tällä reitillä on kuljetettu ainoastaan matkustajia.

(292) Kaiken kaikkiaan luvut osoittavat, että meriliikennepalvelujen käyttäjien kysyntä kullakin kyseisellä reitillä oli merkittävää ja melko vakaata, eikä vuosia 2011–2013 koskeva analyysi antanut viitteitä siitä, että kysyntä olisi hävinnyt. Komissio on jo osoittanut, että kysyntä meriliikennepalvelujen käyttäjien keskuudessa oli merkittävää myös vuodesta 2014 lähtien (ks. johdanto-osan 184 kappale).

(293) Näin ollen voidaan päätellä, että kyseisillä palveluilla vastattiin todelliseen käyttäjien kysyntään ja täytettiin siten todellisia julkisia tarpeita.

(294) Kuten johdanto-osan 186 kappaleessa selitetään, komission on myös tutkittava, olisiko palvelu ollut riittämätön, jos sen tarjoaminen olisi jätetty pelkästään markkinavoimien varaan, kun otetaan huomioon kyseisen jäsenvaltion alkuperäisen sopimuksen jatkamisen nojalla asettamat julkisen palvelun velvoitteet. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 48 kohdassa todetaan tässä yhteydessä, että ”komissio voi arvioinnissaan ainoastaan tarkistaa, onko jäsenvaltio tehnyt ilmeisen virheen”.

(295) Komissio toteaa, että 1 päivän kesäkuuta 2011 ja 14 päivän tammikuuta 2014 välisenä aikana myös toinen toimija, Vetor, tarjosi matkustajapalveluja yhdellä reitillä (linja A3), jota Laziomar liikennöi alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella, mutta palvelujen jatkuvuus, säännöllisyys ja hinta eivät olleet samat. Komissio on arvioinut jo johdanto-osan 195 kappaleessa linjan A3 kilpailutilannetta ja sitä, vastasivatko Vetorin tarjoamat palvelut niitä palveluja, jotka Laziomarin oli tarjottava uuden palveluhankintasopimuksen mukaisesti. Komissio muistuttaa, että arviointi perustui kyseisen reitin kilpailutilanteeseen 1 päivän kesäkuuta 2011 ja 14 päivän tammikuuta 2014 välisenä aikana. Koska palvelut, jotka Laziomarin on yleensä toteutettava, ovat liikennöitävien reittien, vuorojen tiheyden ja teknisten vaatimusten näkökulmasta lähes samanlaisia kuin Laziomarilta sopimuksen jatkokaudella edellytetyt palvelut, komission näkemys (ks. johdanto-osan 195 kappale), jonka mukaan pelkästään markkinavoimat eivät riittäneet täyttämään julkisen palvelun tarpeita, pätee myös Laziomariin sopimuksen koko jatkokauden osalta. Laziomar oli nimittäin ainoa toimija useimmilla reiteillä, ja ainoastaan yhdellä reitillä (linja A3) Vetorin tarjoamat palvelut eivät vastanneet Laziomarin palveluja jatkuvuuden, säännöllisyyden, kapasiteetin ja hinnan näkökulmasta eivätkä siten täysin täyttäneet julkisen palvelun tarpeita, joiden täyttäminen oli alkuperäisessä sopimuksessa (sen jatkokaudella) annettu Laziomarin hoidettavaksi.

(296) Ottaen huomioon yksityistämissuunnitelmat sekä tarpeen varmistaa alkuperäisen sopimuksen perusteella toteutetun julkisen palvelun jatkuvuus Italia päätti jatkaa kyseistä sopimusta muuttumattomana lukuun ottamatta muutosta, joka koski vuodesta 2010 lähtien sovellettavaa korvausmenetelmää. Komissio myöntää, ettei käyttäjien kysyntää (sellaisena kuin se kuvataan johdanto-osan 291–293 kappaleessa) olisi voitu täyttää asettamalla julkisen palvelun velvoitteita kaikille kyseisiä reittejä liikennöiville toimijoille. Laziomar oli useimmilla reiteillä ainoa toimija (ks. johdanto-osan 188 kappale), ja silloin kun näin ei ollut, toisen toimijan tarjoamat palvelut eivät riittäneet täyttämään (kaikkia) palvelujen säännöllisyyttä, jatkuvuutta, kapasiteettia ja kohtuullista hintaa koskevia vaatimuksia. Sen lisäksi useimpien (ellei kaikkien) reittien liikennöinti sesongin ulkopuolella on tappiollista, joten ilman julkisen palvelun korvausta niitä ei todennäköisesti liikennöitäisi lainkaan. Lisäksi komissio hyväksyy sen, että Laziomarin suunnitellun yksityistämisprosessin huomioon ottaen voimassa olevan palveluhankintasopimuksen jatkaminen oli ainoa keino taata julkisen palvelun jatkuvuus kyseisen prosessin loppuun saakka.

(297) Näin ollen komissio katsoo, ettei Italia ole tehnyt ilmeistä virhettä määritellessään Laziomarin tehtäväksi annetut palvelut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi. Täten komission vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksissä esittämät epäilyt ovat poistuneet.

5.3.3 *Julkisen palvelun velvoitteet ja korvauksen laskentaa koskevat säännöt täsmentävän toimeksiantoasiakirjan tarve*

(298) Kuten yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 2.3 jaksossa todetaan, SEUT-sopimuksen 106 artiklassa tarkoitetun yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun käsitteen mukaisesti vastuu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta on annettava kyseiselle yritykselle yhdellä tai useammalla asiakirjalla.

(299) Asiakirjassa tai asiakirjoissa on kuvattava erityisesti

— julkisen palvelun velvoitteen täsmällinen luonne ja kesto

— asianomainen yritys ja alue

— yksinoikeuksien luonne

— korvauksen laskennassa, valvonnassa ja tarkistamisessa käytettävät parametrit

— järjestelyt liiallisten korvausten välttämiseksi ja perimiseksi takaisin.

(300) Vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksissä komissio ilmaisi epäilyksensä sen suhteen, sisälsikö toimeksiantoasiakirja kattavan kuvauksen Laziomarin julkisen palvelun velvoitteiden luonteesta sopimuksen jatkokaudella. Komissio kuitenkin muistutti myös, että toimeksiannon eri osa-alueita voidaan kuvata useissa asiakirjoissa velvoitteiden määritelmän asianmukaisuutta kyseenalaistamatta. Laziomarin toimeksiantoasiakirjaan sisältyivät sopimuksen jatkokaudella alkuperäinen sopimus (sellaisena kuin se oli muutettuna ja jatkettuna ajan mittaan), vuodet 2000–2004 ja 2005–2008 kattavat viisivuotissuunnitelmat, useita Italian tekemiä *ad hoc* -päätöksiä, CIPEn toimintaohje ja vuoden 2009 laki.

(301) Tätä taustaa vasten komissio huomauttaa, että Laziomarin toimeksiantoasiakirjan ytimen muodostavan alkuperäisen sopimuksen soveltamista jatkettiin kokonaisvaltaisesti siihen asti, että yksityistämisprosessi saatiin päätökseen useiden asetusten nojalla (ks. johdanto-osan 278 kappale). Kyseisissä oikeudellisissa asiakirjoissa täsmennetään, että Laziomarille oli annettu hoidettavaksi julkisen palvelun velvoitteita sen yksityistämiseen asti.

(302) Alkuperäisen sopimuksen mukaan viisivuotissuunnitelmissa yksilöidään palveluun kuuluvat reitit ja satamat, kyseisillä merireiteillä käytettävien alusten tyyppi ja kapasiteetti, vuorojen tiheys ja lippujen hinnat, mukaan lukien tuetut hinnat erityisesti saaristoalueiden asukkaille. Vuosia 2005–2008 koskevia viisivuotissuunnitelmia ei hyväksytty muodollisesti, mutta vuosien 2000–2004 suunnitelman soveltamista jatkettiin julkisen palvelun soveltamisalan osalta ilman muutoksia. Näin ollen kyseisen suunnitelman määräyksiä sovellettiin kaikilta osin 1 päivän kesäkuuta 2011 ja 14 päivän tammikuuta 2014 välisenä aikana. Alkuperäisessä sopimuksessa määrättyä alkuperäistä hintajärjestelmää muutettiin ennen vuotta 2011 useilla eri säädöksillä. Sopimuksen jatkokaudella ei sen sijaan annettu ainuttakaan ministeriöiden välistä asetusta, jolla olisi vielä muutettu Laziomarin tai muiden entisen Tirrenia-konsernin yritysten perimiä hintoja. Tällä perusteella komissio katsoo, että Laziomarin hoidettavana sopimuksen jatkokaudella olleet julkisen palvelun velvoitteet oli määritelty riittävän selkeästi.

(303) Komissio totesi jo vuoden 2011 päätöksen johdanto-osan 239 ja 240 kappaleessa, että korvauksen määrän laskennassa tarvittavat parametrit oli vahvistettu etukäteen ja kuvattu selkeästi. Esimerkiksi vuosien 2011–2013 osalta alkuperäinen sopimus (ks. johdanto-osan 46 kappale) sisältää tyhjentävän ja tarkan luettelon huomioon otettavista kustannustekijöistä sekä tiedot toimijan saaman pääoman tuoton laskentamenetelmästä. CIPEn toimintaohjeessa puolestaan määritetään asiaankuuluva menetelmä (ks. johdanto-osan 47–57 kappale). Tarkemmin sanottuna CIPEn toimintaohjeessa täsmennetään huomioon otettavat kustannustekijät ja sijoitetun pääoman tuotto. Vuoden 2009 laissa säädetään vuotuisen korvauksen enimmäismääräksi 10 030 606 euroa vuodesta 2010 lähtien. Lisäksi alkuperäisessä sopimuksessa määrättiin, että korvaus maksetaan erissä, ja varmistettiin, että korvauksen määrä perustuu julkisen palvelun tuottamisesta aiheutuneisiin tosiasiallisiin kustannuksiin ja tuloihin. Tällä tavalla liialliset korvaukset olivat havaittavissa ja helposti vältettävissä. Valtio voisi tarvittaessa periä Laziomarilta takaisin mahdollisen liiallisen korvauksen.

(304) Tällä perusteella komissio katsoo, että alkuperäisen sopimuksen jatkokaudella toimeksiantoasiakirjoissa määriteltiin selkeästi julkisen palvelun velvoitteet, niiden kesto, asiaankuuluva yritys ja alue, laskennassa, valvonnassa ja tarkistamisessa käytettävät parametrit sekä järjestelyt liiallisten korvausten välttämiseksi ja takaisin maksamiseksi, kuten edellytetään yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskevissa vuoden 2011 puitteissa.

5.3.4 *Toimeksiannon kesto*

(305) Kuten todetaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 17 kohdassa, ”[t]oimeksiannon kesto olisi perusteltava objektiivisilla kriteereillä kuten tarpeella kuolettaa kiinteä käyttöomaisuus, joka ei ole siirrettävissä. Toimeksiannon kesto ei periaatteessa saisi ylittää sitä ajanjaksoa, joka tarvitaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamiseksi välttämättömien merkittävimpien omaisuuserien kuolettamiseksi”.

(306) Italia totesi, että sopimuksen jatkokauden kesto määritettiin sen ajanjakson perusteella, joka tarvittiin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamiseksi välttämättömien merkittävimpien omaisuuserien kuolettamiseen. Jatkettuna alkuperäisen sopimuksen kokonaiskesto ylittää juuri ja juuri 24 vuotta. Alukset ovat merkittävin julkisen palvelun tarjoamiseen tarvittava omaisuuserä. Lauttaliikenteessä käytettävien alusten poistoaika on yleensä pitkä, jopa yli 25 vuotta.

(307) Italia on toimittanut komissiolle tiedot Laziomarin alusten poistoarvosta vuosina 2011–2013. Komissio toteaa, että kun Laziomar aloitti Pontinon saaristoreittien liikennöinnin 1 päivänä kesäkuuta 2011 alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella, sen neljän aluksen keski-ikä oli 24 vuotta.

(308) Komissio toteaa, että sopimuksen voimassaoloa oli tarpeen jatkaa 2,5 vuodella julkisen palvelun jatkuvuuden varmistamiseksi yksityistämisen loppuun saattamiseen asti. Ottaen lisäksi huomioon alusten keski-iän, lauttaliikenteessä yleisesti käytettyjen alusten keskimääräisen kuoletusajan, palveluhankintasopimuksen mukaan suunnitellut nykyaikaistamishankkeet ja uusien alusten käytön (ks. johdanto-osan 243 kappale), komissio katsoo, että toimeksiantoasiakirjan kesto on perusteltu riittävästi ja että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 17 kohtaa on noudatettu.

5.3.5 *Komission direktiivin 2006/111/EY noudattaminen* ([86])

(309) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 18 kohdan mukaan ”[t]uki katsotaan sisämarkkinoille soveltuvaksi SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella ainoastaan silloin, kun yritys noudattaa soveltuvin osin [jäsenvaltioiden ja julkisten yritysten välisten taloudellisten suhteiden avoimuudesta sekä tiettyjen yritysten taloudellisen toiminnan avoimuudesta annettua] direktiiviä 2006/111/EY”.

([86]) Komission direktiivi 2006/111/EY, annettu 16 päivänä marraskuuta 2006, jäsenvaltioiden ja julkisten yritysten välisten taloudellisten suhteiden avoimuudesta sekä tiettyjen yritysten taloudellisen toiminnan avoimuudesta (EUVL L 318, 17.11.2006, s. 17).

(310) Lisäksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 44 kohdassa edellytetään seuraavaa: ”Jos yritys harjoittaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisen lisäksi muuta toimintaa, sisäisessä kirjanpidossa on eriteltävä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen ja muiden palvelujen tuottamisesta syntyneet menot ja tulot 31 kohdassa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.”

(311) Italia on vahvistanut, että Laziomarin toiminta on rajoittunut alkuperäisen sopimuksen perusteella tarjottuihin julkisiin palveluihin.

(312) Sen vuoksi komissio katsoo, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 18 kohta ei koske tarkasteltavana olevaa tapausta.

5.3.6 *Korvauksen määrä*

(313) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 21 kohdassa todetaan, että ”[k]orvauksen määrä ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvien nettokustannusten kattamiseksi, kohtuullinen voitto mukaan luettuna”.

(314) Tarkasteltavana olevassa asiassa ei edellytetä vältettyjen nettokustannusten menetelmän soveltamista, koska korvaus on ennen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden voimaantuloa myönnettyä sääntöjenvastaista tukea ja kyseisten puitteiden 69 kohdassa määrätään nimenomaisesti, ettei valtiontuen arvioinnissa tällöin edellytetä tällaista menettelyä. Sen sijaan julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvien nettokustannusten laskennassa voidaan käyttää vaihtoehtoisia menetelmiä, kuten kustannusten kohdentamiseen perustuvaa menetelmää. Viimeksi mainitun menetelmän mukaisesti nettokustannukset lasketaan niiden kustannusten ja tulojen erotuksena, joita toimeksiannon saaneelle palveluntarjoajalle aiheutuu julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä toimeksiantoasiakirjassa esitetyn määrittelyn ja arvioinnin mukaisesti. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 28–38 kohdassa esitetään yksityiskohtaisemmin, miten tätä menetelmää olisi sovellettava.

(315) Komissio esitti vuoden 2011 ja vuoden 2012 päätöksissä epäilyksiä vuodesta 2010 lähtien sovelletun 6,5 prosentin riskipreemion suhteen. Komissio kyseenalaisti erityisesti sen, heijastiko kyseinen preemio asianmukaista riskitasoa, sillä Toremar ei ensinäkemältä näyttänyt kantavan riskejä, joita tällaisten palvelun tarjoamiseen tavallisesti liittyy.

(316) Pääoman tuoton määrittämisessä olisi pitänyt soveltaa 6,5 prosentin riskipreemiota käyttäen WACC-menetelmää. Kuten johdanto-osan kappaleissa 136–138 on jo todettu, Italia on kuitenkin selventänyt, että koska vuoden 2009 laki rajoitti korvauksen määrää, laskentaa päätettiin yksinkertaistaa soveltamalla 6,5 prosentin tasoa kiinteämääräisenä pääoman tuottoasteena.

(317) Italian toimittaman reittikohtaisen kirjanpidon (esitetty koosteena taulukossa 13) perusteella komissio saattoi tältä osin todeta, että julkisen palvelun korvaus oli vuosina 2011–2013 noin 70 650 euroa palvelujen nettokustannuksia suuremmat (ottamatta huomioon mahdollista pääoman tuottoa):

Taulukko 13

Laziomarin toteuttaman julkisen palvelun nettokustannukset vuosina 2011 ja 2013

(euroa)

Laziomarin julkisen palvelun tehtävä	2011	2012	2013	Kaikki yhteensä
Tulot yhteensä	2 845 238	3 441 567	3 569 149	9 855 942
– Kustannukset yhteensä	11 182 105	17 140 076	15 799 712	44 121 893
– Kuoletukset	114 836	274 044	352 229	741 109
= Julkisen palvelun nettokustannukset	– 8 451 703	– 13 972 553	– 12 582 792	– 35 007 048
+ Pääoman tuotto (6,5%)	0	0	0	0

= Korvauskelpoisuus	– 8 451 703	– 13 972 553	– 12 582 792	– 35 007 048
+ Tosiasiallinen korvaus	8 601 187	13 780 506	12 696 005	35 077 698
= Liiallinen / liian vähäinen korvaus	149 484	– 192 047	113 213	70 650

(318) Komissio ottaa huomioon, että Laziomar aloitti liikennöinnin Pontinon saaristossa 1 päivänä kesäkuuta 2011 välittömästi sen jälkeen, kun kyseiset reitit siirrettiin Campanian alueelta ja Caremarilta Lazion alueelle ja Laziomarille (ks. johdanto-osan 4, 32 ja 33 kappale). Näin ollen varainhoitokauden 2011 positiivisen eron (149 484 euroa) ei voida katsoa johtuvan täysin Laziomarista, eikä se edusta Laziomarin tosiasiallisia tuloksia. Tilikausina 2012 ja 2013, joina Laziomar oli ainoa toimija, tukikelpoisten ja tosiasiallisten korvausten yhteenlaskettu erotus oli itse asiassa negatiivinen (– 78 834 euroa).

(319) Komissio tarkisti myös Italian toimittamat sijoitetun pääoman tuottoa koskevat laskelmat, jotka perustuivat 6,5 prosentin kiinteään tuottoasteeseen. Koska tuotot olivat negatiiviset vuosina 2011–2013 (ks. johdanto-osan 138 kappale), ne esitetään taulukossa 13 nollana laskettaessa julkisen palvelun nettokustannuksia. Näiden negatiivisten tulosten perusteella komissio toteaa, että kyseisinä kolmena varainhoitovuotena 70 650 euron positiivinen ero, joka on vain 0,2 prosenttia Laziomarille tosiasiallisesti maksetusta korvauksesta, otetaan huomioon 6,5 prosentin kiinteässä tuottoasteessa, eikä se johda liiallisiin korvauksiin. Lisäksi 0,2 prosentin tai (20 peruspisteen) tuottoaste ei ylitä sovellettavaa swap-korkoa korotettuna 100 peruspisteellä, jota pidetään joka tapauksessa kohtuullisena yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 36 kohdan mukaan.

(320) Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden 49 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävä korvaus johda siihen, että yritykset saavat liiallisia korvauksia (sellaisina kuin ne on määritelty kyseisten puitteiden 47 kohdassa). Jäsenvaltioiden on muun muassa esitettävä tästä todisteet komission pyynnöstä. Lisäksi niiden on tehtävä säännöllisiä tarkastuksia tai huolehdittava siitä, että tarkastuksia tehdään toimeksiannon keston päätyttyä ja joka tapauksessa enintään kolmen vuoden välein.

(321) Komissio on jo arvioinut kolmannen Altmark-kriteerin yhteydessä, että 6,5 prosentin kiinteämääräinen pääoman tuotto, jota Laziomar saattoi etukäteen odottaa, vastasi riskiä, joka sille aiheutui sen hoitaessa palveluhankintasopimuksen mukaisia julkisia palveluja (ks. johdanto-osan 211–216 kappale). Lisäksi komissio toteaa jälleen kerran, että Italia on käyttänyt kiinteämääräistä pääoman tuottoastetta yksinkertaistaakseen laskentaa.

(322) Komissio toteaa, että toimitetussa CIPEn toimintaohjeessa otetaan huomioon tietyt meriliikenteen kabotaasin alalla sovellettavat markkina-arvot. Siinä määrätään julkisen palvelun velvoitteiden tukikelpoisista kustannuksista sekä pääoman tuottoastetta koskevista laskentaperiaatteista, jotka perustuvat tämän alan kannalta merkityksellisiin tietoihin, ehtoihin ja riskeihin.

(323) Kuten selitettiin johdanto-osan 214 kappaleessa, jossa uutta palveluhankintasopimusta arvioidaan kolmannen Altmark-kriteerin näkökulmasta, komissio on myös todennut, että meriliikenteen yhteyksiä Italian sisällä tai Italian ja muiden jäsenvaltioiden välillä tarjoavista valituista lauttaliikenteen harjoittajista koostuvan verrokkiryhmän saaman pääoman mediaanituotto oli vuonna 2013 (samaten kuin koko kautena 2011–2013) yleisesti samanlainen kuin Laziomarin 6,5 prosentin pääoman tuotto.

(324) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että 6,5 prosentin suuruinen pääoman tuottoaste on kohtuullisella tasolla.

(325) Italia on myös toimittanut tarvittavan näytön siitä, että kaikki säännölliset tarkastukset tehtiin sen varmistamiseksi, että korvauksen määrä ei ylitä palvelun nettokustannuksia. Lisäksi komissio muistuttaa, että korvaus maksetaan erissä (ks. johdanto-osan 45 kappale) ja että korvauksen loppumaksu lasketaan kyseisen vuoden toteutuneiden kustannusten ja tulojen perusteella. Näin varmistetaan, että korvauksen määrä ei ylitä palvelun nettokustannuksia.

(326) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että Laziomarille ei maksettu liiallisia korvauksia alkuperäisen sopimuksen jatkon aikana ja että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 2.8 jakson sovellettavia vaatimuksia on noudatettu.

5.3.7 *Kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus*

(327) Vuoden 2009 lain 19 b §:n 21 momentissa säädetään selvästi, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus on tarpeen alueellisen jatkuvuuden takaamiseksi saarten kanssa ja ottaen huomioon entisen Tirrenia-konsernin yrityksille, myös Laziomarille, asetetut julkisen palvelun velvoitteet. Jos nimittäin julkisen palvelun velvoitteita hoitaville yrityksille ei olisi myönnetty kiinnityspaikkaa koskevaa etuoikeutta, ne saattaisivat joutua odottamaan laituriinkiinnittymisvuoroaan ja olisivat tämän takia myöhässä, mikä tekisi tyhjäksi tarkoituksen varmistaa, että kuluttajille on tarjolla luotettavia ja sopivia yhteyksiä. Säännöllinen aikataulu on todella tarpeen, jotta voidaan täyttää saarten väestön liikkumistarpeet ja edistää kyseisten saarten talouskehitystä. Lisäksi alkuperäisessä sopimuksessa vahvistetaan tietty aikataulu julkisen palvelun reittien lähdöille, ja siksi kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus on välttämätön sen varmistamiseksi, että satamat jakavat laituripaikat sekä lähtö- ja saapumisajat siten, että julkisen palvelun tuottaja kykenee täyttämään julkisen palvelun velvoitteensa.

(328) Tätä taustaa vasten komissio katsoo, että kyseisen toimenpiteen tarkoituksena oli varmistaa, että Laziomar kykenee täyttämään julkisen palvelun velvoitteensa, joissa on kyse varsinaisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta (ks. 5.3.2 jakso). Lisäksi Italia on vahvistanut, että kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus myönnetään vain julkisen palvelun järjestelmän puitteissa liikennöitäessä.

(329) Komissio on jo arvioinut yksityiskohtaisesti yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen ja Laziomarille niiden toteuttamisesta maksettavan korvauksen soveltuvuutta sisämarkkinoille alkuperäisen sopimuksen jatkokaudella (ks. 5.3.2–5.3.6 jakso). Näin ollen on komission mukaan riittävää, että se kiinnityspaikkaa koskevan etuoikeuden sisämarkkinoille soveltuvuutta arvioidessaan määrittää, voiko kyseinen toimenpide johtaa liiallisiin korvauksiin.

(330) Komissio katsoo, että kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta mahdollisesti johtuva rahallinen etu olisi vähäinen (ks. johdanto-osan 162 kappale). Näin ollen myös tästä toimenpiteestä johtuvan liiallisen korvauksen riski on Italian mukaan pieni. Lisäksi Italia katsoo, että mikäli kyseinen toimenpide vähentäisi julkisen palvelun tuottajan toimintakustannuksia tai lisäisi sen tuloja, tällaiset vaikutukset näkyisivät toimijan sisäisessä laskennassa. Näin ollen 5.3.6 jaksossa kuvatut liiallisen korvauksen tarkastukset, joita Laziomarin osalta on tehty, soveltuvat myös kiinnityspaikkaa koskevasta etuoikeudesta mahdollisesti johtuvien liiallisten korvausten havaitsemiseen.

(331) Näin ollen komissio toteaa, että myös kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus, joka on erottamattomasti yhteydessä Laziomarin toteuttamiin julkisiin palveluihin, soveltuu sisämarkkinoille sekä SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden perusteella.

5.3.8 *Päätelmät*

(332) Johdanto-osan 278–331 kappaleessa esitetyn arvioinnin perusteella komissio toteaa, että Laziomarille meriliikenteen palvelujen tarjoamisesta alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella 1 päivän kesäkuuta 2011 ja 14 päivän tammikuuta 2014 välisellä ajanjaksolla myönnetty korvaus ja kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus täyttävät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden sovellettavat edellytykset ja soveltuvat siten sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan nojalla.

6. **PÄÄTELMÄT**

(333) Komissio katsoo, että Italia on toteuttanut tarkasteltavana olevat tukitoimenpiteet sääntöjenvastaisesti ja rikkonut siten SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa. Edellä esitetyn arvioinnin perusteella komissio on päättänyt, että Laziomarille alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella myönnetty julkisen palvelun korvaus soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan nojalla. Myös kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan nojalla, koska se liittyy erottamattomasti Laziomarin toteuttamiin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin.

(334) Komissio toteaa edelleen, että seuraavat toimenpiteet eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea:

a) korvaus, joka maksettiin Laziomarille 15 päivän tammikuuta 2014 ja 14 päivän tammikuuta 2024 väliselle ajalle tehdyn, Laziomarin liiketoimintaan ja kiinnityspaikkaa koskevaan etuoikeuteen liitetyn uuden palveluhankintasopimuksen mukaisten meriliikennepalvelujen tarjoamisesta; toimenpide ei ole valtiontukea, koska se täyttää kaikki neljä Altmark-edellytystä

b) Laziomarin mahdollinen alusten ajanmukaistamiseen tarkoitettujen varojen käyttö maksuvalmiustarkoituksiin, koska Laziomar ei käyttänyt näitä varoja kyseisiin tarkoituksiin

c) Laziomarin yksityistämiseen liittyvät verovapautukset ja vuoden 2010 laissa säädetty mahdollisuus käyttää FAS-rahaston varoja maksuvalmiustarpeiden täyttämiseksi,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Laziomarille maksettu korvaus ja kiinnityspaikkaa koskeva etuoikeus meriliikennepalvelujen tarjoamiseksi alkuperäisen sopimuksen jatkamisen perusteella 1 päivän kesäkuuta 2011 ja 14 päivän tammikuuta 2014 välisenä aikana ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Italia on rikkonut SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa myöntäessään mainitun tuen Laziomarille. Tämä tuki soveltuu sisämarkkinoille.

2 artikla

Laziomarin liiketoimintaan ja kiinnityspaikkaa koskevaan etuoikeuteen liitetyn, 15 päivän tammikuuta 2014 ja 14 päivän tammikuuta 2024 väliselle ajanjaksolle tehdyn uuden palveluhankintasopimuksen myöntäminen Laziomarille ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

3 artikla

Vuoden 2010 laissa säädettyä mahdollisuutta käyttää väliaikaisesti kaluston ajanmukaistamiseen ja nykyaikaistamiseen jo osoitettuja varoja pakottavien maksuvalmiustarpeiden kattamiseksi ei käytetty Laziomarin osalta. Näin ollen se ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea Laziomarille.

4 artikla

Vuoden 2010 säädetyt Laziomarin yksityistämiseen liittyvät verovapautukset eivät ole Laziomarille annettua SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

5 artikla

Vuoden 2010 laissa säädetty mahdollisuus käyttää FAS-rahaston (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) varoja maksuvalmiustarpeiden täyttämiseksi ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

6 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 30 päivänä syyskuuta 2021.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Komission jäsen